

[திரு. எம். எம். எஸ். அபுல்ஹசன்,] [1993 ஏப்ரல் 6]

5. மானியக்கோரிக்கைகள், 1993—94, விவாதமும்
வாக்கெடுப்பும்—தொடர்ச்சி.

(அ) கோரிக்கை எண். 3—மோட்டார் வண்டிகள் குறித்த
சட்டங்கள்—நிருவாகம்.

(ஆ) கோரிக்கை எண். 39—சாலைப் போக்குவரத்துப் பணி
களும் கப்பல் போக்குவரத்தும்.

(இ) கோரிக்கை எண். 44—காட்டு வளத்துறை.

(ஈ) கோரிக்கை எண். 57—சாலைப் போக்குவரத்துக் பணி
கள்—கப்பல் போக்குவரத்து குறித்த மூலதனச் செலவு.

(உ) கோரிக்கை எண். 58—காட்டுவளம் குறித்த மூலதனச்
செலவு.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் : மானியக் கோரிக்கைகள் மீது விவாதமும் வாக்கெடுப்பும், மானியக் கோரிக்கை எண். 3—மோட்டார் வண்டிகள் குறித்த சட்டங்கள்—நிருவாகம். மாண்புமிகு போக்குவரத்துத் துறை அமைச்சர்.

மாண்புமிகு திரு. கே. ஏ. செங்கோட்டையன் : மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே,

“மோட்டார் வண்டிகள் குறித்த சட்டங்கள்—நிருவாகம் பற்றிய 3-ஆம் எண் மானியக் கோரிக்கையின் கீழ் ரூ. 9,43,04,000 க்கு மேற்படாத தொகை அரசுக்கு வழங்கப் பெற வேண்டும்” எனக் கோருகிறேன்.

முற்பகல் 11-50

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் : வெட்டுத் தீர்மானங்கள் வெட்டுத் தீர்மானம் எண். 1313 திரு. எம்.எம்.எஸ். அபுல்ஹசன்.

திரு. எம்.எம்.எஸ். அபுல்ஹசன் : மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, “மயிலாடுதுறையில் உள்ள அனைத்து கிராமங்களுக்கும் பேருந்து வசதி செய்து கொடுக்க வேண்டிய அவசியம் குறித்து” விவாதிக்க நான் கீழ்க்கண்ட வெட்டுத் தீர்மானத்தை மொழிகிறேன் :

“மோட்டார் வண்டிகள் குறித்த சட்டங்கள்—நிருவாகம் பற்றிய 3ஆம் எண். மானியக் கோரிக்கையின் கீழ் ஒதுக்கப் பெறுகின்ற ரூ. 9,43,04,000-ல் ரூ. 100 குறைக்க வேண்டும்”.

1993 ஏப்ரல் 6]

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் : மானியக் கோரிக்கை எண். 39— சாலைப் போக்குவரத்துப் பணிகளும், கப்பல் போக்குவரத்தும். மாண்புமிகு போக்குவரத்துத் துறை அமைச்சர்.

மாண்புமிகு திரு. கே. ஏ. செங்கோட்டையன் : மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே.

“சாலைப் போக்குவரத்துப், பணிகளும் கப்பல் போக்குவரத்தும் பற்றிய 39ஆம் எண். மானியக் கோரிக்கையின் கீழ் ரூ. 12,79,30,000க்கு மேற்படாத தொகை அரசுக்கு வழங்கப் பெறவேண்டும்.” எனக் கோருகிறேன்.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் : வெட்டுத் தீர்மானங்கள். வெட்டுத் தீர்மானம் எண். 1373, திரு. எஸ். எஸ். ராமசுப்பு.

திரு. எஸ். எஸ். ராமசுப்பு : மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, “சென்னையிலிருந்து திருநெல்வேலி வழியாக ஆலங்குளம் வரை ஒரு புதிய சொகுசு போக்குவரத்துக் கழகப் பேருந்து விடவேண்டிய அவசியம் குறித்து, விவாதிக்க நான் கீழ்க்கண்ட வெட்டுத் தீர்மானத்தை மொழிகிறேன்:

“ சாலைப் போக்குவரத்துப் பணிகளும் கப்பல் போக்குவரத்தும் பற்றிய 39ஆம் எண். மானியக் கோரிக்கையின் கீழ் ஒதுக்கப்பெறுகின்ற ரூ. 12,79,30,000ல் ரூ. 100 குறைக்க வேண்டும்”

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் : மானியக் கோரிக்கை எண். 44—காட்டுவள த்துறை, மாண்புமிகு போக்குவரத்துத்துறை அமைச்சர்.

மாண்புமிகு திரு. கே. ஏ. செங்கோட்டையன் : மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே,

“காட்டு வளத்துறை பற்றிய 44ஆம் எண். மானியக் கோரிக்கையின் கீழ் ரூ. 45,08,97,000-க்கு மேற்படாத தொகை அரசுக்கு வழங்கப்பெறவேண்டும்.” எனக் கோருகிறேன்.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் : வெட்டுத் தீர்மானங்கள் வெட்டுத் தீர்மானம் எண். 1445, திரு. சி. சுவாமிநாதன்.

[1993 ஏப்ரல் 6]

திரு. சி. சுவாமிநாதன் : மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, “சமூகக் காடுகள் வளார்க்கும் திட்டத்தின் கீழ் குளத்தில் காட்டுக் கருவை வளார்க்கும் திட்டம் தோல்வியுறாமல் இருக்க அனைத்து குளங்களிலும் காட்டுக் கருவை வளார்க்க வேண்டிய அவசியம் குறித்து” விவாதிக்க நான் கீழ்க்கண்ட வெட்டுத் தீர்மானத்தை மொழிகிறேன் :

“காட்டு வளத்துறை பற்றிய 44ஆம் எண். மானியக் கோரிக்கையின் கீழ் ஒதுக்கப்பெறுகின்ற ரூ. 45,08,97,000ல் ரூ. 100 குறைக்க வேண்டும்.”

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் : மானியக் கோரிக்கை எண் 57—சாலைப் போக்குவரத்துப் பணிகள் கப்பல் போக்குவரத்து குறித்த மூலதனச் செலவு, மாண்புமிகு போக்குவரத்துத் துறை அமைச்சர்.

மாண்புமிகு திரு. கே. ஏ. செங்கோட்டையன் : மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே,

“சாலைப் போக்குவரத்துப் பணிகள்-கப்பல் போக்குவரத்து குறித்த மூலதனச் செலவு பற்றிய 57 ஆம் எண். மானியக் கோரிக்கையின் கீழ் ரூ. 1,47,57,000-க்கு மேற்படாத தொகை அரசுக்கு வழங்கப்பெறவேண்டும். எனக் கோருகிறேன்.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் : வெட்டுத் தீர்மானங்கள். வெட்டுத் தீர்மானம் எண். 1501, திரு. ஆர். சிங்காரம்.

திரு. ஆர். சிங்காரம் : மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, “தமிழகத்திலுள்ள சென்னை, நாகப்பட்டினம், கன்னியாகுமரி துறைமுகங்களை அபிவிருத்தி செய்வது குறித்து” விவாதிக்க நான் கீழ்க்கண்ட வெட்டுத் தீர்மானத்தை மொழிகிறேன் :

“சாலைப் போக்குவரத்துப் பணிகள் கப்பல் போக்குவரத்து குறித்த மூலதனச் செலவு பற்றிய 57ஆம் எண் மானிய கோரிக்கையின் கீழ் ஒதுக்கப்பெறுகின்ற ரூ. 1,47,57,000-ல் ரூ. 100 குறைக்க வேண்டும்”.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் : மானியக் கோரிக்கை எண் 58—காட்டுவளம் குறித்த மூலதனச் செலவு. மாண்புமிகு போக்குவரத்துத் துறை அமைச்சர்.

1993 ஏப்ரல் 6]

மாண்புமிகு திரு. கே. ஏ. செங்கோட்டையன் : மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே,

“காட்டுவளம் குறித்த மூலதனச் செலவு பற்றிய 58ஆம் எண் மானியக் கோரிக்கையின் கீழ் ரூ. 36,55,29,000க்கு மேற்படாத தொகை அரசுக்கு வழங்கப் பெறவேண்டும்.” எனக்கோருகிறேன்.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் : வெட்டுத் தீர்மானங்கள். வெட்டுத் தீர்மானம் எண். 1507, திரு. எ. தெய்வநாயகம் இரக்கையில் இல்லை. வெட்டுத் தீர்மானம் முன்மொழியப்படவில்லை. (குறுக்கீடு).

மானியக் கோரிக்கைகளும், வெட்டுத் தீர்மானங்களும் பேரவையின் முன் விவாதத்திற்கு வைக்கப்பட்டுள்ளன. முன்னுரையாக மாண்புமிகு அமைச்சர் அவர்கள் ஏதாவது கூற விரும்பினால் கூறலாம். (குறுக்கீடு) இது நிதி பற்றிய பிரச்சினை. எனவே, ஒரு உறுப்பினருக்காக இன்னொரு உறுப்பினர் முன் மொழிய முடியாது.

மாண்புமிகு திரு. கே. ஏ. செங்கோட்டையன் : மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, மானியக் கோரிக்கைகள் குறித்த கொள்கை விளக்கக் குறிப்புகள் தமிழிலும் ஆங்கிலத்திலும் அச்சடிக்கப்பெற்று, அவை உறுப்பினர்களுக்கு வழங்கப்பட்டுள்ளன. தமிழில் உள்ள கொள்கை விளக்கக் குறிப்புகளை நான் இந்த அவையிலே படித்ததாகக் கருதி, அவற்றை அவைக் குறிப்பேட்டிலே, பதிவு செய்யவேண்டும் என்று கேட்டுக் கொள்கிறேன். மாண்புமிகு உறுப்பினர் பெருமக்கள் தங்கள் கருத்துக்களைத் தெரிவித்த பின்னாலே, நான் இறுதியாக என்னுடைய பதில் உரையைக் கூறுகிறேன் என்பதைத் தெரிவித்துக் கொள்கிறேன்.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் : திரு. இரா. அப்பு நடேசன்.

*திரு. இரா. அப்பு நடேசன் : மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, போக்குவரத்து, காட்டு வளத்துறை போன்ற மானியங்களின் மீது பேச வாய்ப்பு அளித்தமைக்கு நன்றியைத் தெரிவித்துக் கொள்கிறேன். போக்குவரத்துத் துறை இன்று நமது தமிழ்நாட்டிலே மிகச் சிறப்பாக செயல்பட்டு வருகிறது. சிறப்பாக செயல்பட்டு வந்தாலும், நஷ்டத்தை அடைந்து

*325 முதல் 422 வரையிலான பக்கங்களில் இணைப்புகள் I, II மற்றும் III ஆக அச்சிடப்பட்டுள்ளது.

[திரு. இரா. அப்பு நடேசன்]

[1993 ஏப்ரல் 6]

லாபம் இல்லாத அளவிலேதான் செயல்பட்டு வருகிறது. இதற்குக் காரணம் என்னவென்று ஆராய்ந்து பார்த்தால், நிர்வாகத் திறமை இல்லாத அதிகாரிகள் கூடுதலாக இருக்கிறார்கள். அலுவலகங்களிலே வேலை பார்க்கின்ற அலுவலர்கள்தான் நிறைய இருக்கிறார்களே அல்லாமல், பேருந்துகளை சரியாகப் பாதுகாத்து பராமரிக்க தகுந்த எண்ணிக்கையில் வேலையாட்கள் வைக்கப்படவில்லை. போதியதாக இல்லை என்று சொல்கிறார்கள். தனியார்கள் வைத்து நடத்துகின்ற பேருந்துகள் எல்லாம் 1, 2, 10 என்று கூடி கொண்டு வருகிறது. அவர்கள் எத்தனை பேருந்துகளை வைத்திருந்தாலும், அவர்களுக்கு வருடா வருடம் மிகச் சரியான முறையிலே லாபம் வருகிறது. இந்த வருடத்தில் ஒரு பேருந்து வைத்திருந்தால், அடுத்த வருடத்தில் இன்னும் 2 பேருந்துகளை கூடுதலாக வைத்துக் கொண்டிருக்கிறார்கள். ஆகையால், அரசுப் பேருந்துகளை நல்ல முறையிலே பேணிப் பல வருடங்கள் உபயோகத்திலே வைத்திருந்தால் மிகவும் இலாபமாக இருக்கும். இதற்குத் தகுந்த வகையில் ஒட்டுநர்களையும், நடத்துனர்களையும், ரிப்பேர் செய்கின்ற மெக்கானிக்குகளையும் அதிக அளவில் நியமனம் செய்யவேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

மிற்பகல் 11-55

கன்னியாகுமரி மாவட்டத்தைப் பொறுத்த அளவிலே அங்கே யுள்ள பேருந்துகள் உண்மையிலேயே பேருந்திலே ஒரு இடத்திலிருந்து ஏறினால் மற்ற இடத்திற்குச் சென்று சேருமா என்று சொல்லமுடியாத அளவிலே மிகவும் மோசமான நிலையிலே இருக்கிறது. மழைக்காலங்களிலே பேருந்தினுள் குடைகளைப் பிடித்துக்கொண்டிருக்க வேண்டும். அந்த அளவிற்கு மிக மோசமாக பராமரிப்பு இன்றி இருக்கிறது. நேசமணிப் போக்குவரத்துக்கழகம். 4, 5 வருடங்களுக்கு முன்னால் நமது மாநிலத்திலேயே மிகச் சிறப்பாகச் செயல்பட்டு பாராட்டுகளைப் பெற்ற நேசமணிப் பேருந்துக் கழகம் இன்று மிகவும் மோசமான அளவிலே செயல்பட்டுக் கொண்டிருக்கிறது. நிர்வாக இயக்குநர் அவர்கள் ஏதாவது ஒரு உத்தரவைப் போடுவதாக இருந்தால், அங்கே வேலை பார்க்கும் கீழ்மட்ட அதிகாரிகள், ஒட்டுநர்கள், நடத்துனர்கள் யாருமே அதை ஒழுங்காகச் செயல்படுத்துவதில்லை. அதற்குக் காரணம் என்னவென்று தெரியவில்லை. எனவே, மாண்புமிகு அமைச்சரவர்கள் அதற்குத் தக்க நடவடிக்கை எடுக்க வேண்டும். ஒரு இடத்திலே பேருந்தை நிறுத்தவேண்டுமென்று அதிகாரிகள் உத்தரவிட்டால், அந்த இடத்திலே பேருந்தை நிறுத்த மாட்டார்கள். நிலைமை அப்படியிருக்கின்றது. மேலும், அங்கு கிலோ மீட்டர் கூடுதலாகப் பேருந்தை இயக்க வேண்டும் வருவாய் பற்றி கவலையில்லை என்று வைத்துக் கொண்டிருக்கிறார்கள் அதிகாரிகள். ஒட்டுநர்களும் நடத்துநர்களும், கிலோ மீட்டர் குறைவாக ஓட்டி, வருவாயைப் பெருக்

1993 ஏப்ரல் 6] [திரு. இரா. அப்பு நடேசன்]

கித் தருகின்றோம் என்று சொன்னாலும்கூட அதை அங்குள்ள அதிகாரிகள் ஏற்றுக்கொள்ளவில்லை. அதற்கும் தக்க நடவடிக்கை எடுத்து ஆவன செய்யுமாறு கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

பேருந்து ஓட்டுநர்களும், நடத்துனர்களும், மிகவும் ஆபத்தான நிலையிலே பணியில் ஈடுபட்டுக் கொண்டிருக்கிறார்கள். நான் சென்னைக்கு வரும்போது பேருந்தில்தான் வருகிறேன். வரும்போது 10, 15 விபத்துக்கள் நடந்து இருப்பதைப் பார்க்கிறேன். பல ஓட்டுநரும், நடத்துநர்களும் இத்தகைய விபத்துக்களில் சிக்கி இறந்துவிடுகிறார்கள். அதற்காக ஆயுள் இன்சூரன்ஸ் முறையிலே ஏதாவது ஒரு சலுகை செய்து கொடுக்கப்பட வேண்டும். இதன் மூலம் விபத்தில் இறந்துவிட்டார்கள் என்றால், அவர்கள் குடும்பத்திற்கு சரியான தொகை இன்சூரன்ஸ் மூலம் கிடைக்கும். அவர்கள் சம்பளத்திலிருந்தும் மாதாமாதம் பிடித்தும், அரசாங்கத்திலிருந்தும் கொஞ்சம் கொஞ்சம் பணத்தைக் கட்டி, அதைச் செய்து கொடுக்க வேண்டுமென்று கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

கன்னியாகுமரி மாவட்டத்தில் ஒரு சிறப்பான பெரிய வனம் இருக்கிறது. இங்கு தாராளமாக இயற்கையிலே ஆண்டிற்கு 2 முறை பருவ மழை பெய்வதால் நல்ல முறையில் காடுகள் சீரும்சிறப்புமாக வளர்ந்து வருகிறது. ஆனால் அங்கு திருட்டர்கள் அதிகமாக இருக்கிறார்கள். ஆகையினால்தான், அங்கே மரங்களை கொள்ளையடித்துச் சென்று விடுகிறார்கள். எத்தனையோ அதிகாரிகள் அவர்களைப் பிடிக்கவேண்டுமென்று நினைத்தால்கூட, ஒழுங்காக அவர்களைப் பிடிக்க முடியவில்லை. அதற்குக் காரணம் அவர்களுக்குத் தேவையான வாகன வசதிகள் இல்லை. நல்ல சிறப்பான ரேஞ்சுகளிலே ரேஞ்சு ஆபீசர்களுக்கு ஒரு ஜீப்பும், பாரஸ்டர்களுக்கு ஒரு பைக்கும் கொடுத்தால் மிகவும் வசதியாக இருக்கும். அப்படி கொடுத்தால் ஏதாவது திருட்டைப் பற்றி அறிந்தால், அங்கு சென்று அந்த நபர்களை விரைவில் கண்டுபிடிக்க வசதியாக இருக்கும். எனவே, வாகன வசதியைச் செய்து கொடுக்க வேண்டும். அத்தோடு, ரேஞ்சுருக்கும், ஏ.சி.எப்-க்கும் சம்பளத்தைப் பொறுத்த வரையில் 200 ரூபாய் வித்தியாசம் இருக்கிறது. அதனால், ஏ.சி.எப். ஏதாவது சொன்னால், பாரஸ்டர்கள் அதை எடுத்துக்கொள்ளமாட்டார்கள். அதற்கு தகுந்த ஒரு ஏற்பாட்டைச் செய்யுமாறு கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

அத்தோடு வனங்களில் மரம் இல்லாத இடங்கள் இருந்தால் அந்த இடங்களில் விமானம் மூலம் விதைகளைத் தூவாமல் ஆட்கள் மூலமாக விதைகளை நடவேண்டும். நடடால் தாராளமாக அந்தக் காடுகள் எல்லாம் பெரியதாகிவிடும். காடுகளை எல்லாம் இப்போது ஆக்கிரமித்துக் கொண்டிருக்கிறார்கள். கன்னியாகுமரி மாவட்டத்து காடுகள் என்றாலே மிகவும் செழிப்பானது. எனவே, ஆக்கிரமிப்பாளர்கள் மிகவும் திறமையாக அதை ஆக்கிர

[திரு. இரா. அப்பு நடேசன்]

[1993 ஏப்ரல் 6]

மித்து உபயோகப்படுத்திக்கொண்டிருக்கிறார்கள். கன்னியா குமரியைப் பொறுத்த அளவிலே காடுகளை சர்வே செய்து, அந்த ஆக்கிரமிப்பாளர்களை அகற்றுவதோடு, அங்கே எல்லா இடங்களிலேயும் மரங்களை நடவேண்டும். சர்வே செய்த இடங்களிலே எல்லாம் வேலி போட வேண்டும். வேலி போட்டால் தான் ஆக்கிரமிப்புகள் குறையும். வனத்திற்கு உள் பக்கம் யாராவது போனால், அவர்கள் மீது நடவடிக்கை எடுக்கின்ற அளவிலே ஒரு நல்ல சட்டத்தைக் கொண்டு வரவேண்டும். வனப் பகுதியின் உள்ளே இருக்கின்ற மலைவாசிகள் எல்லாம் இன்றைக்கு அரசு வழங்குகின்ற எல்லாத் திட்டங்களையும் பெற முடியாமல் இருக்கிறார்கள். அவர்களை காட்டுக்கு வெளியே கொண்டுவந்து அவர்களுக்கு வேண்டிய வசதிகளைச் செய்து கொடுத்து, அவர்கள் அரசு செய்யக் கூடிய எல்லாத் உதவி திட்டங்களையும் பயன்படுத்தக்கூடிய அளவில் வழிவகை செய்ய வேண்டும்.

நண்பகல் 12-00

அப்போது தான் வனத்திற்குள் வேறு யாரும் செல்ல மாட்டார்கள். சென்றால் உடனே அவர்கள் மேலே நடவடிக்கை எடுக்கலாம். இது போக மரங்கள் ஏராளமாக காற்றிலே விழுந்து விடுகின்றன. தேக்கு மரங்கள் போன்ற நல்ல மரங்கள் எல்லாம் விழுந்து கிடக்கின்றன. அந்த மரங்களையெல்லாம் எடுத்து டெப் போவிலே உடனுக்குடன் ஏலம் போட்டால் அரசுக்கு நல்ல வருமானம் வரும். அதையும் செய்ய வேண்டும் என்று கேட்டுக் கொள்கிறேன். சென்ற ஆண்டு மழைக் காலத்திலே ஏராளமான மரங்களைத் தண்ணீர் அடித்துக் கொண்டு வந்து அணையில் போட்டிருக்கிறது. அதை இப்போது எடுத்துக் கொண்டிருக்கிறார்கள். எடுத்த மரங்களை உடனுக்குடன் ஏலம் போட்டால் அதிக வருவாய் கிடைக்கும். அதற்கும் உத்தரவு போட வேண்டும் என்று கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

அடுத்தபடியாக, ரப்பர் மரங்கள். தமிழகத்திலே மிகச் சிறப்பாக ரப்பர் மரங்கள் வளர்வது கன்னியாகுமரி மாவட்டத்திலேதான். அங்குள்ள ரப்பர் கழகம் நடட்டத்திலே இயங்குக் கொண்டிருக்கிறது என்று நினைக்கும்போது வருத்தமாக இருக்கிறது. இதுவரையில் வரியாக ஹெக்டேருக்கு 4 ஆயிரம் ரூபாய் கொடுத்துக் கொண்டிருந்தோம். இப்போது பத்தாயிரம் ஆகி விட்டது. அதனால் இலாபம் பெருமளவில் போய்விட்டது என்று சொன்னால் அதை எங்களால் நம்ப முடியாது. ஏனென்றால் சாதாரணமாக 5 ஹெக்டேர் 10 ஹெக்டேர் வைத்திருப்பவர்கள் எல்லாம் ஆண்டுதோறும் இலட்சக் கணக்கிலே இலாபம் ஈட்டிக் கொண்டிருக்கிறார்கள். அவர்கள் ஒழுங்காக நல்ல முறையிலே பயிற்சிபெற்ற ஆட்களை வைத்து பால் எடுக்கிறார்கள். எனவே ரப்பர் கழகத்திலும் பாலை வெட்டுவதற்கு நன்றாகப் பயிற்சி பெற்ற ஆட்களை எடுக்க வேண்டும். எவ்வாறு, எப்படி வெட்ட வேண்டும் என்று நன்கு தெரிந்தவர்களைத் தேர்வு செய்து

1993 ஏப்ரல் 6]

[திரு. இரா. அப்பு நடேசன்]

எடுத்தால் கூடுதலாக ஆதாயம் வரும் என்று தெரியாத அளவிலே அதிகாரிகள் இருக்கிறார்கள். இத்தகைய அதிகாரிகளை பார்ஸ்ட் டிபார்ட்மெண்டிலே இருந்து மாற்றி ரப்பர் டிபார்ட்மெண்டிற்குப் போடுகிறார்கள்.

மாண்புமிகு திரு. கே. ஏ. செங்கோட்டையன் : மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, உறுப்பினர் அவர்கள் குறிப்பிட்டதைப் போல இந்த அரசு அதைக் கூர்ந்து கவனித்துக் கொண்டு இருக்கிறது. 1992 வரையிலும் அதற்கு விதிக்கப்பட்ட வரி ஒரு ஹெக்டேர் நிலத்திற்கு 4 ஆயிரம் ரூபாய். இப்போது வரித் தொகை விதிக்கப்பட்டிருப்பது 10 ஆயிரம் ரூபாய். கூடுதலாக 6 ஆயிரம் ரூபாய் வரி போடப்பட்டிருக்கிறது. அதேபோல, அங்கே கூடுதல் பணியாளர்கள் இருக்கிறார்கள் என்பதும் எங்களுக்குத் தெரியும். அதைக் குறைப்பதோடு, வயது வந்த மரங்கள் இருக்கின்றன என்பதும் தெரிந்து கொண்டுதான் அரசு இருக்கிறது. அதை ஆய்வு செய்ய மிக விரைவான நடவடிக்கையை இந்த அரசு மேற்கொண்டு, எதிர்காலத்தில் பல்கோடி ரூபாய் இலாபம் ஈட்டுவதற்கு வேண்டிய நடவடிக்கைகளை இந்த அரசு மேற்கொண்டிருக்கிறது என்பதைத் தெரிவித்துக்கொள்கிறேன்.

திரு. இரா. அப்பு நடேசன் : வயதான ரப்பர் மரங்களை அகற்றுவதாகச் சொன்னார்கள். மிகவும் நன்றி. அவைகளை அகற்றி புதிய ரப்பர் மரங்களை வைக்க வேண்டும். ஆனால், புதிய ரப்பர் மரம் வைத்தால் மீண்டும் நஷ்டம் வரும் அளவிலே அதிகாரிகள் நடந்து கொள்வதாக இருந்தால் ரப்பர் மரத்தை மாற்றி விட்டு எண்ணெய்ப் பனையோ அல்லது தேக்கு மரமோ வைக்க வேண்டும். எண்ணெய்ப் பனை என்று சொன்னால் நாம் வெளிநாட்டிலிருந்து எண்ணெயை இறக்குமதி செய்து கொண்டிருக்கிறோம் என்பது அனைவருக்கும் தெரியும். எண்ணெய்ப் பனை நமது தமிழகத்திலே கன்னியாகுமரி மாவட்டத்தில்தான் மிகவும் சிறப்பாக வளரும். ஆகவே, எண்ணெய்ப் பனையை வளர்த்தால் நன்றாக இருக்கும். இல்லை இலாபம் தருவதாக இருந்தால் ரப்பர் மரம் வளர்த்தாலும் போதும். ஏனென்றால் மாண்புமிகு முதலமைச்சர் அவர்கள் கருணைகூர்ந்து கன்னியாகுமரி மாவட்டத்திற்கு மிகப் பெரிய அளவில் 400 கோடி ரூபாயில் ரப்பர் தொழிற்சாலைக்கு அனுமதி அளித்திருக்கிறார்கள். அதை இன்னும் ஒரு வருட காலத்திலே துவங்க இருக்கிறோம் என்று சொன்னார்கள். அதற்கு அவர்களுக்கு என் மனமார்ந்த நன்றியைத் தெரிவித்துக் கொள்கிறேன். ஆகையினால், நஷ்டம் வருவதாக இருந்தால் ரப்பரை மாற்றி தேக்கு மரமோ அல்லது எண்ணெய்ப் பனையோ வைத்தால் நன்றாக இருக்கும். ரப்பர் புரலை வெட்டி எடுக்கால் மட்டும் போதாது. வியாபாரம் செய்யும்போது கூட அதிகாரிகள் மிகக் கண்ணும் கருத்துமாகவும் விழிப்புடனும்

[திரு இரா. அப்பு நடேசன்]

[1993 ஏப்ரல் 6]

கவனிக்க வேண்டும் என்று நான் கேட்டுக் கொள்கிறேன். ஏனென்றால் சென்ற 1992 ஆம் வருடம் மார்ச் மாதத்திலே 5 ஆயிரம் பேரல் அதாவது 10 இலட்சம் கிலோ ரப்பர் பாலை வியாபாரம் செய்ததில் ஏதோ தெரியாததனமாக விலை குறைத்து கொடுத்து விட்டதாகச் சொல்லுகிறார்கள். அதையெல்லாம் அமைச்சர் அவர்கள் கவனத்தில் வைத்திருக்க வேண்டும். அப்படியெல்லாம் விலை குறைத்து கொடுத்திருப்பதும் நஷ்டத்திற்கு ஒரு முக்கியமான காரணமாக இருக்கும். ஆகவே, விலை குறைத்துக் கொடுப்பதை தவிர்த்து மேலும், அப்படிப்பட்ட சம்பவங்கள் நடைபெறாமல் பார்த்துக் கொள்ள வேண்டும் என்று கேட்டுக் கொள்கிறேன். மேலும், சில இடங்களில் சாப்ட் வுட் என்று சொல்லி பல மரங்களை வளர்த்திருக்கிறார்கள். 10, 15 வருடத்திலே வெட்டி விட்டு திரும்பவும் போடுவது நல்லது இல்லை, விலை இல்லாத ஒரு மரம் அது. சிறு தொழிலுக்காக, அங்கே இருக்கிற ஏழை மக்களுக்காக வளர்க்கப்பட்டிருக்கிறது என்று இங்கே பதில் கொடுக்கப்பட்டிருக்கிறது. ஆகவே, அந்த சாப்ட்-வுட் டைவேறு எங்காவது நட்டுவிட்டு கன்னியாகுமரி மாவட்டத்தில் உள்ள வனத்திலே நல்ல எண்ணெய்ப்பனை அல்லது தேக்குமரம் போன்ற விலை உயர்ந்த மரங்களை நட வேண்டும். அப்படி நடட்டால், மழையைக் கூடுதலாகப் பெறுவதோடு அரசுக்கும் நல்ல வருமானம் வரும் என்று தெரிவித்துக்கொள்கிறேன். ஆகையினால், சாப்ட்-வுட் மரங்களை மாற்றி எண்ணெய்ப்பனை மற்றும் தேக்கு மரங்களை நடவேண்டும் என்று மீண்டும் கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

பிற்பகல் 12-05

கன்னியாகுமரி மாவட்டத்தில் குளச்சலில் ஒரு இயற்கைத் துறைமுகம் இருக்கிறது. உண்மையிலேயே அது மிகவும் பழங்காலத் துறைமுகம் அந்தக் காலத்திலே அங்கு ஏராளமான கப்பல்கள் வந்துபோய் இருக்கின்றன. கடந்த வருடம் நாங்கள் சென்றபோது சொன்னார்கள். இயற்கையிலேயே ஆழமான துறைமுகம், அதை பெரியதாக்கினால் மிகவும் நன்றாக இருக்கும். எனவே, மாண்புமிகு அமைச்சர் அவர்கள் கருணை உள்ளம் கொண்டு குளச்சல் துறைமுகத்தை விரிவுபடுத்தி பெரிதாக்குவதற்கு தக்க நடவடிக்கை எடுத்தால் குமரி மாவட்டமானது மிகவும் சீரும் சிறப்புமாக வளர்ச்சி பெற உதவும். இவ்வாறு செய்வதால் குமரி மாவட்ட மக்கள் அரசுக்கு மிகவும் நன்றியுடையவர்களாக இருப்பார்கள். ஆகையால், இந்தத் துறைமுகத்தைப் பெரிதுபடுத்த அமைச்சர் அவர்கள் வேண்டிய நடவடிக்கை எடுக்க வேண்டும் என்று கேட்டுக் கொள்கிறேன். மேலும், எனது தொகுதியிலே முல்லையாறு என்று ஒரு ஆறு ஜீவநதியாக ஓடிக்கொண்டிருக்கிறது. அந்த முல்லையாற்றிலே பங்கிச்சுடம் என்ற இடத்திலே ஒரு அணையை—மாண்புமிகு பி.டி.எஸ். அமைச்சர் அவர்கள் இங்கு இல்லை—சட்டித்தந்து எங்களது தொகுதியில் விவசாயத்திற்கும் குடிநீருக்கும் வசதி

1993 ஏப்ரல் 6] [திரு இரா. அப்பு நடேசன்]

செய்ய வேண்டும் என்று கேட்டுக் கொள்கிறேன். திக்குறிச்சி என்ற இடத்திலே ஒரு பாலம் தேவைப்படுகிறது. பாலம் இருந்தால் 8 கிலோ மீட்டர், 10 கிலோ மீட்டர் சுற்றி வரவேண்டாம். அங்குள்ள மக்கள் எல்லாம் மழைபெய்துவிட்டால் மிகவும் சிரமப்படுகிறார்கள். ஆகையால் திக்குறிச்சியில் ஒரு பாலத்தைக் கட்ட வேண்டும் என்ற நீண்ட நாள் கோரிக்கையை நிறைவேற்றி, இப்பகுதி மக்களுக்கு வசதி செய்து தரவேண்டும் என்று கேட்டுக்கொள்கிறேன். காலையிலே பேச்சிப்பாறை பெருஞ்சாணி அணையைப் பற்றிச் சொன்னேன். உண்மையிலேயே எல்லா அணைகளும் இப்போது மண்ணால் நிறைந்திருக்கின்றன. அதையும் பி.டபிள்யூ.டி. அமைச்சர் அவர்கள் கருணை கூர்ந்து தூர் எடுத்து ஆழப்படுத்த வேண்டும் என்று கேட்டுக் கொள்கிறேன். மங்கலத்திலே ஒரு பாலம் மிகவும் மோசமான நிலையிலே, இடிந்து விழுகின்ற நிலையிலே இருக்கிறது. அந்தப் பாலத்தை சீரமைத்து புதுப் பாலம் கட்டித்தர வேண்டும் என்று கேட்டு மானியக் கோரிக்கை மீது பேச வாய்ப்பளித்தமைக்கு நன்றி தெரிவித்து முடிக்கிறேன்.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் : திரு. கு. தங்கமுத்து.

*திரு. கு. தங்கமுத்து : பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, இந்தப்போக்குவரத்துத் துறை மற்றும் வனத்துறை மானியக் கோரிக்கையின் மீது என்னுடைய கருத்துக்களைத் தெரிவிப்பதற்கு அனுமதித்ததற்கு நன்றி தெரிவித்துக்கொள்கிறேன். போக்குவரத்து மற்றும் வனத் துறையைப் பொறுத்தவரை ஒரு நாட்டினுடைய, சமுதாய அல்லது நாட்டினுடைய பகுதியினுடைய வளர்ச்சி, மறுமலர்ச்சி உயர்த்தப்பட வேண்டும் என்று சொன்னால் போக்குவரத்துத் தொடர்பானது அதிகரிக்கின்ற நாட்டிலே தான், பகுதியிலேதான் சமுதாயமானது உயர்ந்திருக்கிறது என்பதை நாம் அறிந்திருக்கிறோம். எனவே, அந்த வகையில் இந்த நாட்டிலே சிறப்புத் தன்மை வாய்ந்த துறையாக போக்குவரத்துத் துறை இருக்கிறது என்பதை நான் கோடிட்டுக் காட்ட விரும்புகிறேன்.

அதேபோல வனத் துறையைப் பொறுத்தவரை, உயிரினமானது சரியான ஆரோக்கியத்தோடு வாழ்கின்ற சூழ்நிலையை உருவாக்க வேண்டுமென்று சொன்னால், வனத் துறையானது, வனப்பகுதியானது மேம்பாடு அடைகின்ற வகையிலே பேணிகாக்கப்படுகின்ற சூழ்நிலையிலே இருக்க வேண்டும் என்பதை நாம் அறிவோம். இப்போது 70, 80 ஆண்டுகாலமாக வனப் பகுதியானது அழிக்கப்பட்டு குறுகி வருகிறது. இந்தச் சூழ்நிலையில் வனமானது பேணிக் காக்கப்படவேண்டும். வனத் துறையானது மேம்பாடு அடைய வேண்டும் என்ற நிலையில் இந்த அரசானது இப்பொழுது தன்னுடைய அக்கறையினால் அத்தகைய

[திரு. கு. தங்கமுத்து]

[1993 ஏப்ரல் 6]

தன்மையைப் போக்கி வனத் துறையின் நிலைமையினை உயர்த்திக்கொண்டிருக்கின்ற சூழ்நிலையை நான் கோடிட்டுக் காட்டக் கடமைப்பட்டிருக்கிறேன்.

அதே போல இந்த சமூக நலப் பணிகளைப் பொறுத்தவரையில், சமூக வனப் பாதுகாப்புகளைப் பொறுத்தவரையில், வனத் துறையானது காக்கப்படுகின்றபோது, கடந்த காலங்களை ஒப்பிடும்போது, இந்த அரசு பொறுப்பேற்றதற்குப் பின்னால் வனத்துறையானது, பாதுகாக்கின்ற பணியில் அதிகமாக பலப் படுத்தப்பட்டிருக்கிறது. அங்கே பணியாற்றுகின்ற அலுவலர்களைப் பொறுத்தவரையில் முதன் முதலாக அவர்களுக்கு ரிவால்வர் கொடுத்த அரசு இந்த அரசாகும். எனவே பாதுகாப்புச் சூழ்நிலையைக் கருதி அத்தகைய பாதுகாப்பினை அளித்து பலப்படுத்தியதற்கு நன்றியையும், பாராட்டையும் தெரிவித்துக் கொள்ளக் கடமைப்பட்டிருக்கிறேன். வாகனங்களைப் பொறுத்தவரையில் மற்ற அலுவலர்களுக்கு இருந்தது போல், அவர்களுக்கு இல்லாமல் இருந்த நிலையைப் போக்கி, ஏறத்தாழ 117 வாகனங்களை வனத்துறை அலுவலர்களுக்கு இந்த அரசானது வழங்கியிருக்கிறது. எனவே அவர்களுடைய போக்குவரத்து நிலைமை அதிகரித்திருக்கிறது. அதேபோல அவர்களுக்குத் தொலைபேசி தொடர்பு கொள்கின்ற சூழ்நிலையை மற்றைய நிலையைவிட உயர்ந்திருக்கின்ற சூழ்நிலையை உருவாக்கிக் கொடுத்திருக்கிறது. எனவே, வனத் துறையைப் பொறுத்தவரை 1991-92 ஆம் ஆண்டைவிட 1992-93 ஆம் ஆண்டு வரவு ஏறத்தாழ 10½ கோடி ரூபாய் அதிகமாக உயர்த்துகின்ற சூழ்நிலையை இந்த அரசானது உருவாக்கியிருக்கிறது. இந்த அரசு திறமையோடு அல்லது தகுதியோடு செயல்படுகிறது என்பதை ஆண்டுக்கு ஆண்டு வருமானத்தை இந்த இலாகாவைப் பொறுத்தவரையில் உயர்ந்திருக்கிற தன்மையே காட்டுகிறது என்பதை நான் பாராட்டக் கடமைப்பட்டிருக்கிறேன். எனவே, வனத் துறையைப் பொறுத்தவரையில் இப்படி எல்லாம் சிறப்பு செய்து அதனுடைய தன்மை உயர்ந்து இருக்கிற நிலையில் இருக்கிறது.

பிற்பகல் 12-10

அதேபோல் போக்குவரத்துத் துறையைப் பொறுத்தவரையில், என்னுடைய கருத்தாக நான் தெரிவித்துக் கொள்ள விரும்புவது எல்லாம் போக்குவரத்து, சாலைப் போக்குவரத்து, கப்பல் போக்குவரத்து என்று இரண்டாகப் பிரித்து இயக்கப்படுகிறது. தமிழகத்தில் சாலைப் போக்குவரத்தைப் பொறுத்தவரையில் சரக்கு ஏற்றுகின்ற தன்மையிலும், அதேபோல் பயணிகள் செல்லுகின்ற தன்மையிலுமாக இரண்டாகப் பிரித்து நிர்வகிக்கிறார்கள். இந்தப் பயணிகள் செல்லுவதைப் பொறுத்தவரையில் இந்த அரசு பொறுப்புக்கு வந்ததற்குப் பின்னால்

1993 ஏப்ரல் 6]

[திரு, கு. தங்கமுத்து]

பல்வேறு நிர்வாக முன்னேற்றங்களை, மேம்பாடுகளைச் செய்து அதனுடைய தன்மை உயர்ந்து இருந்தாலும் நிதியைப் பொறுத்தவரையில் மிகவும் நெருக்கடியான சூழ்நிலை இருக்கிறது. அதற்குப் பல்வேறு காரணங்களைச் சொன்னார்கள். ஆனால் குறிப்பாக டீசல் விலை உயர்ந்ததால், உயர்த்தப்பட்டதால் போக்குவரத்துத் துறையில் பல கோடி ரூபாயை இழக்க வேண்டிய சூழ்நிலை உருவாகியிருக்கிறது. அதனைச் சமாளித்து நிமிர்த்தியிருக்கின்ற துறைதான் இந்தப் போக்குவரத்துத் துறையாகும்.

போக்குவரத்துத் துறையைப் பொறுத்த வரையில் தனியார் துறை, அரசுத் துறை என்று இரண்டு பெரும் பிரிவுகளாக நிர்வகிக்கப்படுகிறது. தனியார் துறையைப் பொறுத்த வரையில் சீரமைப்பு நடவடிக்கைகளும் மற்றைய மேம்பாடு நடவடிக்கைகளும் எடுத்து இயக்கப்படுகிறது. அதே நேரத்தில் இந்த அரசால் அமைக்கப்பட்டுள்ள, பல்வேறு கழகங்களாகப் பிரித்து இந்தச் சாலைப் போக்குவரத்துத் துறையில் இயக்கப்படுகின்ற பேருந்துகள், மிகவும் சரியான நிலையிலும், சரியான தன்மையிலும், தகுதியான, திறமையான தன்மையிலும் இந்த அரசால் செயல்படுத்தப்படுவதை நான் மனமாரப் பாராட்டக் கடமைப்பட்டிருக்கிறேன்.

பல போக்குவரத்துக் கழகங்களை நிர்வகிக்கின்றபோது அதிலே பணிபுரிகின்ற தொழிலாளர்களுக்கும், இயக்க நிர்வாகத்திற்கும் பல்வேறு சலுகைகளை அளித்தும் அது சமுதாயத்திற்கு பயன்படுகின்ற சூழ்நிலையை உருவாக்கிக் கொடுத்தும் இருக்கிறோம் அப்படி பாராட்டுகின்ற, நினைவுகூறுகின்ற வகையில்தான் தமிழ்நாடு போக்குவரத்துக் கழகங்கள் 7 தேசிய வ்ருதுகளை இந்திய அளவில் பெற்று இருக்கின்றன. அதனைப் பாராட்டக் கடமைப் பட்டிருக்கிறேன். வாழ்த்தக் கடமைப்பட்டிருக்கிறேன்.

அதேபோல் எண்ணெய் இறக்குமதியைக்குறைக்கின்றவகையில் இதற்கு மாற்று எரிபொருளாக மரபு சாரா எரிபொருளாக பயன்படுத்துகின்ற முயற்சியில் போக்குவரத்துத் துறை அதனுடைய முனைப்பான எண்ணத்தில் நாட்டம் கொண்டிருக்கிறது என்பதைக் கோய்ட்டுக் காட்ட கடமைப்பட்டிருக்கிறேன். அதே போல் 'எத்தனால்' என்ற எரிபொருளை டீசலுக்குப் பதிலாக 15 சதவீதம் பயன்படுத்துகின்ற முயற்சியில் தீரன் சின்னமலைப் போக்குவரத்துக் கழகத்தை முடுக்கி விட்டு பயன்படுத்துகின்ற தன்மையை நாம் பாராட்ட வேண்டும். எனவே எண்ணெயை நம்பியே, டீசலை நம்பியே நாம் இருக்கின்ற காரணத்தால் விலைவாசி உயருகின்றபோது பாதிப்பான சூழ்நிலை வந்து விடுகிறது என்பதை தக்க தருணத்தில் ஏற்று, மாற்று எரி

[திரு. கு. தங்கமுத்து]

[1993 ஏப்ரல் 6]

பொருளை பயன்படுத்துகின்ற சூழ்நிலை எல்லா வகையிலும் முடுக்கி விடப்பட்டு இருக்கின்ற தன்மையை அந்தத் திறமையை இணைத்துப் பார்த்து பாராட்டக் கடமைப்பட்டிருக்கிறேன்.

அதேபோல் தொழிலாளர்களைப் பொறுத்தவரையில் பல் வேறு சலுகைகளை இந்த அரசு பொறுப்புக்கு வந்ததற்குப் பின்னால் செய்து கொடுத்திருக்கிறார்கள். அதிலே நினைவு கூற வேண்டும் என்று சொன்னால் குறிப்பாக திருமணக் கடனைப் பொறுத்த வரையில். இதற்கு முன்னால் ஆண் தொழிலாளர்களுக்கு 3,000 ரூபாய் என்று இருந்ததை இப்போது 4,500 ரூபாய் என்று உயர்த்திக் கொடுத்திருக்கிறார்கள். அதைப் போல பெண் தொழிலாளர்களுக்கு 5,000 ரூபாய் என்று இருந்ததை இப்போது 6,500 ரூபாயாக உயர்த்திக் கொடுத்திருக்கிறார்கள். இப்படி தொழிலாளர்களைப் பொறுத்தவரையில் அவர்கள் ஊக்கமாக வேலை செய்கின்ற வகையிலும், அவர்கள் நினைவு கூறுகின்ற வகையிலும் அவர்களுடைய வருமானத்தை உயர்த்துகின்ற, மேம்பாடு செய்கின்ற வகையிலும் இந்த அரசு தன்னுடைய செயல்பாட்டைக் காட்டியிருக்கிறது.

• (மாண்புமிகு மாற்றுத் தலைவர் தலைமை.)

இன்னும் அந்தத் தொழிலாளர்களைப் பொறுத்தவரையில் சொல்லவேண்டுமென்று சொன்னால், இந்தியாவிலேயே போக்கு வரத்துத் துறையில் பணி புரிகின்ற தொழிலாளர்களுக்கு ஓய்வு ஊதியம் கொடுத்த ஒரே அரசு தமிழகத்தில் இருக்கின்ற இதய தெய்வம் டாக்டர் புரட்சித் தலைவி அவர்களுடைய அரசுதான் என்பதை (மேசையைத் தட்டும் ஒலி) நான் கோடிட்டுக் காட்டக் கடமைப்பட்டிருக்கிறேன்; வாழ்த்தக் கடமைப்பட்டிருக்கிறேன்.

அதேபோல் என்னுடைய கருத்தாக சொல்ல விரும்புவது எல்லாம் இப்படி சிறப்பு செய்கின்ற இந்த அரசு நம்முடைய எண்ணமாக, கொள்கையாக, நாம் வைத்து இருக்கின்ற கொள்கையான, தொழிலாளர்களைப் பொறுத்தவரையில் 8 மணி நேரம் என்ற வேலை நேரத்தை குறைத்து 6 மணி நேரம் என்றாக்கும் அந்த உயரிய நோக்கத்தை, லட்சியத்தை எட்டி விடுவோமானால், இந்த அரசை விட வேறு எந்த அரசும் தொழிலாளர் நலனில் அக்கறை உள்ள அரசு இல்லை என்ற நிலைக்கு நாம் வந்து விடுவோம், அந்த எல்லையைக் கொண்டு வந்திருக்கிற அரசினுடைய கடமையை, பொறுப்பினை நான் பாராட்டக் கடமைப்பட்டிருக்கிறேன்.

பிற்பகல் 12-15

எனவே இந்த வகையில் இப்படியெல்லாம் செயல்பட்டு இருக்கின்ற இந்த அரசினுடைய கொள்கையினையும் செயல்பாட்டினையும் வரவேற்று என்னுடைய அபிப்ராயமாக கருத்தாகக்

1993 ஏப்ரல் 6]

[திரு. கு. தங்கமுத்து]

சொல்ல விரும்புவது இந்தச் சாலைப் போக்குவரத்து துறையைப் பொறுத்தவரையில் பல்வேறு தொகுதிகளாகப் பிரித்து, பல்வேறு பிரிவுகளாகப் போக்குவரத்துக் கழகங்கள் இயங்குகின்றபோழுது, திருவள்ளூர் போக்குவரத்துக் கழகத்தைப் பொறுத்தவரையில் மிகத் தெளிவாகக் குறிப்பிட வேண்டுமென்று சொன்னால், இந்தியாவிலேயே, திரும்புகின்ற பயணிகளுக்குக்கணம் பொறியியல் முறையை அறிமுகப்படுத்தி அதிலே பயணச்சீட்டுகளை இப்பொழுது முன்கூட்டியே பதிவு செய்கின்ற முறையைப் புகுத்தி இருக்கின்ற ஒரே நிறுவனம், ஒரே அரசு இந்த அரசுதான் என்பதைக் கோடிட்டுக் காட்ட வேண்டும்.

(மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர் தலைமை.)

அதைப்போல், இந்தத் தன்மையில் இந்தப் பொது நிறுவனங்களைப் பொறுத்தவரையில் பல்வேறு நிர்வாகச் சிக்கல்கள் இருந்தாலும் அதைச் சீர் செய்கின்ற பொழுது நினைவிலே கொள்ள வேண்டுவதெல்லாம் அங்கே தயாரிக்கப்படுகின்ற உதிரிப் பாகங்கள் அல்லது ரீ-கண்டிஷன் செய்யப்படுகின்ற அந்தப் பாகங்கள், நிர்வாகத் துறையைப் பொறுத்தவரையில் வாங்குகின்ற உதிரிப் பாகங்கள், தரமான பாகங்களாக வாங்கினால் தான் அதில் உருவாக்கப்படுகின்ற பொருள்களையெல்லாம் ஒழுங்காக உருவாக்க முடியும். உதாரணத்திற்குச் சொல்ல வேண்டுமென்று சொன்னால், ஒரு என்ஜின்ன உருவாக்குகிற பொழுது அந்த என்ஜினுடைய காலத்தின் அதனுடைய காலக்கெடு என்னவென்று சொன்னால் 1½ இலட்சம் கிலோ மீட்டர் அது ஓட வேண்டும். அப்படி ஓடாமல் அதில் குறைந்து விடுகின்ற சூழ்நிலை உருவாக்குமேயானால், வாங்குகின்ற உதிரிப் பாகங்களுடைய தன்மை தரக் குறைவாக இருக்கின்ற காரணத்தினாலே அதனுடைய காலக்கெடு ஆயுட்காலமானது குறைக்கப்பட்டு விடுகின்றது. எனவே, இதைப் பொறுத்தவரையில் அந்த நிர்வாகப் பிரிவுகளில், குறிப்பாக சோழன் போக்குவரத்துக் கழகம் போன்ற கழகங்களில் வாங்குகின்ற உதிரிப் பாகங்கள் தரமான உதிரிப் பாகங்களாக வாங்கினால் உருவாக்கப்படுகின்ற அந்த என்ஜின் மற்றும் பல்வேறு பாகங்களுடைய தன்மையும் தகுதியானவையாக இருக்கும் என்பதை கவனத்தில் கொள்ள வேண்டுமென்று கேட்டுக் கொள்ளக் கடமைப்பட்டிருக்கிறேன். அதைப்போல், தொழிலாளர்களைப் பொறுத்தவரை....

மாண்புமிகு திரு. கே. ஏ. செங்கோட்டையன்: மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர் அவர்களே, உதிரிப் பாகங்கள் வாங்குவதைப் பொறுத்தவரையிலும், எல்லா போக்குவரத்துக் கழகங்களும் ஆய்வு செய்து, எந்த உதிரிப் பாகங்கள் நீண்ட காலம் நீடித்து வருகிறது; மாண்புமிகு உறுப்பினர் குறிப்பிட்டதைப்போல 1½ இலட்சம் கிலோ மீட்டர் என்று சொல்லப்படு

[திரு கே. ஏ. செங்கோட்டையன்]

[1993 ஏப்ரல் 6]

வதைப்போல, நாங்கள் ஆய்ந்து, பரிசீலனை செய்து பல ஆண்டுகளாக அதில் தேர்ச்சி பெற்று, நல்ல தரமான உதிரிப் பாகங்களைதான் நாங்கள் வாங்கிக் கொண்டு இருக்கிறோமே தவிர, அதில்கூட, வாங்கப்பட்டு, மாற்றப்படுகின்ற உதிரிப் பாகங்கள் என்னென்ன, எவ்வளவு காலம் அவை பயனுள்ளவையாக இருக்கின்றன என்பதும் 3 மாதத்திற்கு ஒருமுறை ஆய்வு செய்யப்படுகிறது என்பதையும் தெரிவித்துக் கொள்கிறேன்.

திரு. கு. தங்கமுத்து: மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர் அவர்களே, அந்த எண்ணத்தை வெளிப்படுத்திய தன்மைக்கு நான் நன்றியைத் தெரிவித்துக் கொள்கிறேன். அதைப் போல் நம்முடைய பேருந்துகளைப் பொறுத்தவரையில் டிசலைச் சிக்கடைப்படுத்த வேண்டுமென்ற தன்மையால் அந்த பாடியினுடைய தன்மை சில நேரங்களிலே அதை எடைக் குறைவான தன்மையிலே சுட்டுகின்ற சூழ்நிலை இருக்கின்ற பொழுது அதையும் கவனத்தில் கொண்டு எது எது அரசினுடைய கவனத்திற்கேற்ப, அரசினுடைய எண்ணத்திற்கேற்ப செயல்பட்டால் சரியாகச் செயல்படும் என்று கருதுகிறோமோ அவ்வாறே அந்தப் பிரிவு போக்குவரத்துக் கழகங்களும் அங்கே இருக்கின்ற நிர்வாக இயக்குநர்களும் இயங்குகின்ற தன்மையில் இருக்க வேண்டுமென்பது என்னுடைய தாழ்மையான கருத்து என்பதனை தெரிவித்துக் கொள்கிறேன்.

அதைப்போல், பல்வேறு பிரிவுகளை போக்குவரத்துக் கழகங்களை நம்முடைய தமிழகத்திலே வைத்திருக்கிறோம். அந்தப் பிரிவுகளையெல்லாம் அரசினுடைய ஒட்டு மொத்தமான நோக்கமும் கொள்கையும் எப்படி எப்படி ஒருசேர ஒரேமுகமாக இருக்க வேண்டுமென்று விரும்புகிறோமோ—அப்படி எல்லா பிரிவுகளும், எல்லா போக்குவரத்துக் கழகங்களும் அதனையே கடைபிடிக்க வேண்டும், எல்லா நிர்வாக இயக்குநர்களும் அதையே கடைபிடிக்க வேண்டுமென்ற அந்த உத்தரவினைச் செயல்படுத்துவதற்கு மேன்மேலும் இப்பொழுது எப்படி செய்கிறார்களோ அது வலுப்பெற வேண்டும் என்கிற என்னுடைய எதிர்பார்ப்பினை வெளிப்படுத்தக் கடமைப்பட்டிருக்கிறேன்.

அதைப்போல், இந்த நிர்வாகத் துறையைப் பொறுத்தவரையில், நான் கடைசியாக என்னுடைய கோரிக்கையாகச் சொல்ல வேண்டுமென்று சொன்னால்—என்னுடைய தொகுதியான திருவோணம் தொகுதியில்—தஞ்சை மாவட்டத்தைப் பொறுத்தவரையில், சோழன் போக்குவரத்துக் கழகம் இருக்கிறது. பழைய தஞ்சை மாவட்டம் இப்பொழுது இரண்டாகப் பிரிக்கப்பட்டு, நாகை-கா.யி.தே. மில்லத் மாவட்டம் என்றும் தஞ்சை மாவட்டம் என்றும் பிரிக்கப்பட்டு இருக்கிறது. இதிலே, நாகை-கா.யி.தே.

1993 ஏப்ரல் 6]

[திரு. கு. தங்கமுத்து]

மில்லச் மாவட்டத்தில் சோழன் போக்குவரத்துக் கழகத்தின் 12 கிளை அலுவலகங்கள் இருக்கின்றன. அதைப்போல் தஞ்சாவூர் மாவட்டத்தில் 7 கிளை அலுவலகங்கள் இருக்கின்றன. இதிலே, இதற்கு முன்னாலே இருந்த திராவிட முன்னேற்றக் கழக அரசு போலித்தனமாக ஒரு அறிவிப்பினை வெளிப்படுத்தி ஓரத்தநாட்டில் ஒரு கிளை அலுவலகம் தொடங்கப்படும் என்ற அறிவிப்பினை வெளிப்படுத்தி, அலுவலகத் திறப்பு நிகழ்ச்சிகளையும் கொண்டாடி முடித்து விட்டார்கள். ஆனால் அங்கே அதற்கு நிதி ஒதுக்கீடோ அல்லது அலுவலகம் திறக்கின்ற உத்தரவுகளோ எதுவுமே இல்லாமல் திராவிட முன்னேற்றக் கழக அரசு ஓரத்தநாட்டிலே ஒரு அமைச்சரை வைத்து அந்த நிகழ்ச்சிகளை நடத்தி முடித்து விட்டு, இதுவரையில் திறக்கவில்லை. ஆனால் எங்களுடைய, அந்தப் பகுதி மக்களுடைய எதிர்பார்ப்பு....

மாண்புமிகு திரு. கே. ஏ. செங்கோட்டையன்: மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர் அவர்களே, மாண்புமிகு உறுப்பினர் அவர்களுடைய வேண்டுகோள் இந்த அரசால் பரிசீலிக்கப்படும் என்பதைத் தெரிவித்துக் கொள்கிறேன்.

திரு. கு. தங்கமுத்து: மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர் அவர்களே, அந்தப் பகுதி மக்களின் சார்பாக இந்த அரசுக்கும், தமிழக முதல்வர் இதய தெய்வம் டாக்டர் புரட்சித் தலைவி அவர்களுக்கும், மாண்புமிகு அமைச்சர் அவர்களுக்கும் என் நன்றியைத் தெரிவித்துக் கொள்கிறேன்.

பிற்பகல் 12-20

என்னுடைய தொகுதியைப் பொறுத்தவரையில் முதலிலேயே குறிப்பிட்டதைப்போல், திருவள்ளூர் போக்குவரத்துக் கழகத்தினுடைய நிறுத்தம் இடமோ அல்லது திருவள்ளூர் போக்குவரத்துக் கழகம் செல்லுகின்ற இடமோ அந்தத் தொகுதி முழுமையும் எங்கும் இல்லை என்ற காரணத்தால், பட்டுக்கோட்டையிலிருந்து அல்லது ஓரத்தநாட்டிலிருந்து அல்லது தஞ்சாவூரிலிருந்து ஏதாவது ஓரிடத்திலிருந்து திருவோணம் தலைநகர்ப் பகுதியிலிருந்து சென்னைக்கு திருவள்ளூர் போக்குவரத்துக் கழகத்தினுடைய பேருந்து வருகின்ற ஒரு நிலையை உருவாக்கிக் கொடுக்க வேண்டுமென்ற தாழ்மையான கோரிக்கையை வைக்கிறேன்.

தஞ்சையிலிருந்து சென்னைக்கு வருகிற தன்மையில் நான்கு டீலக்ஸ் பஸ்கள் விடுவதற்கு ஆவன செய்ய வேண்டும் என்பதையும் சொல்லி, இப்படிப்பட்ட தன்மைகளிலெல்லாம் உயர்ந்து இருக்கின்ற இந்த மானியக் கோரிக்கையை வரவேற்று, வாழ்த்தி விடைபெறுகிறேன், நன்றி, வணக்கம்.

[1993 ஏப்ரல் 6]

மாண்புமிகு திரு. கே. ஏ. செங்கோட்டையன்: மாண்புமிகு உறுப்பினர் அவர்கள் திருவோணம் வழியாகப் பேருந்துகள் அங்கேயிருந்து இயக்கப்பட வேண்டுமென்று சொன்னார்கள். அதுவும் ஒரு மாத காலத்திற்குள்ளே மாண்புமிகு இதய தெய்வம் டாக்டர் புரட்சித் தலைவி அவர்கள் ஆட்சியிலே இயக்கப்படும்.

திரு. கு. தங்கமுத்து: மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவரவர்களே, நான் கேட்ட கோரிக்கைகளுக்கு உடனுக்குடன் பதில் அளித்து இந்தப் பகுதி மக்களுடைய வயிற்றிலே பால் வார்த்த மாண்புமிகு அமைச்சரவர்களுக்கும், இதய தெய்வம் டாக்டர் புரட்சித் தலைவி அவர்களுக்கும் அந்தத் தொகுதி மக்கள் சார்பிலே நன்றியைத் தெரிவித்துக்கொள்கிறேன்.

மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர்: திரு. எஸ். வி. சண்முகம்.

*திரு. எஸ். வி. சண்முகம்: மாண்புமிகு பேரவையின் துணைத் தலைவரவர்களே, மாண்புமிகு வனத்துறை மற்றும் போக்குவரத்துத் துறை அமைச்சரவர்கள் சமர்ப்பித்துள்ள மானியக் கோரிக்கைகளின் மீது நடைபெற்றுக் கொண்டிருக்கிற இந்த விவாதத்தில் கலந்து கொண்டு கருத்து கூறுகின்ற நல்ல வாய்ப்பினைத் தந்த தங்களுக்கு என்னுடைய நன்றியைத் தெரிவித்துக் கொள்கிறேன்.

‘இந்த நாட்டிலே ஆண்களோடு பெண்களும் சரிநிகர் சமானமாக வாழவும்’ என்று நீண்ட நெடிய காலத்திற்கு முன்பே பாரதி சொன்னான். பாரதியின் கனவை நனவாக்குகின்ற முறையிலே ஓட்டுநராகப் ஒரு பெண்ணை அறிவித்து, பெண்களுக்கும் போக்குவரத்துத் துறையிலே வாய்ப்புக்களை வழங்குவது என்ற நல்ல முடிவுகளை செய்திருக்கின்ற இந்த அரசின் கொள்கையை நான் மன நிறைவோடு ஏற்கிறேன் என்பதை முதலிலேயே தெரிவித்துக் கொள்கிறேன்.

வளர்ந்து வருகின்ற போக்குவரத்துத் தேவையைக் கருத்திலே கொண்டு ஆயிரம் பேர்கள் வாழக்கூடிய பகுதிகளுக்கு ஒரு பேருந்து என்ற கொள்கையை அறிவித்ததோடு நில்லாமல் அதனை நடைமுறைப்படுத்துகின்ற வகையிலே புதிய பேருந்துகளையும் ஏற்பாடு செய்திருக்கிறார்கள் என்பதையறிந்து மகிழ்ச்சியடைகிறேன்.

மிகுந்த போக்குவரத்து நெரிசலைச் சந்தித்துக் கொண்டிருக்கின்ற மதுரை மாநகரத்திற்கு ஒரு ரூபாய் கட்டணத்தில் புதிய “ஜே” சர்வீஸ்களை போக்குவரத்துத் துறை ஏற்பாடு செய்திருக்கிறது. அதைப்போல, ஒன்றரை ரூபாய் கட்டணத்திலிருந்தும் “ஜே” சர்வீஸ்கள் விட வேண்டுமென நான் கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

1993 ஏப்ரல் 6]

[திரு. எஸ். வி. சண்முகம்]

இந்தியாவிலேயே எந்த அரசும் செய்யாத, தொழிலாளர் களுடைய அரசு என்று சொல்லக் கொள்ளுகின்ற மேற்கு வங்க அரசும் செய்யாத, தொழிலாளர்களுக்கு பென்ஷன் என்ற சலுகை யை இந்த அரசு அறிவித்திருக்கிறது. அதனை நான் மன நிறை வோடு ஏற்கிறேன் என்பதையும் தெரிவித்துக் கொள்கிறேன்.

இந்த அரசு வருவதற்கு முன்பு இருந்த அரசு அடிக்கடி ஒன்றைத் தெரிவித்துக் கொண்டிருக்கும். இன்னும் இரண்டு மாதங் களில் தனியார் பேருந்துகளையெல்லாம் தேசியமயமாக்குவோம் என்று அறிவிப்பு செய்வார்கள். அப்புறம் ஒரு மாதம் சமீத்து, இன்னும் ஒரு மாதத்தில் தேசியமயமாக்கி வடுவோம் என்று அறிவிப்பு செய்வார்கள். கொஞ்சம் நெருங்கி வந்தால், அடுத்த வாரமே அறிவிப்பு வரும் என்று சொல்லுவார்கள். தேசிய மயமாக்கப்படும் என்று சொல்லுவார்கள்; ஆனால், செய்ய மாட்டார்கள். அதற்கு மாறாக வசூல் நடைபெறும். அத்த கைய மோசமான ஒரு பயமுறுத்தும் கொள்கையை இந்த அரசு செய்யவில்லை. மாறாக தனியார்கள் உற்சாகத்தோடு தங்களுடைய தொழிலைச் செய்து கொண்டிருக்கிறார்கள்.

பிற்பகல் 12-25

இன்னொன்றையும் நான் கோடிட்டுக் காட்ட விரும்புகிறேன். தேசியமயம் என்னும் கொள்கையை இந்த அரசு மறுபரிசீலனை செய்ய வேண்டுமென்று நான் கேட்டுக்கொள்கிறேன். தேசியமயம் என்னும் கொள்கை என்பது கேட்பதற்கும், விவாதிப்பதற்கும் நல்ல கொள்கை என்பது உண்மை.

ஆனால், நடைமுறையில் பலவித முரண்பாடுகளைத் தோற்று வித்திருக்கிறது என்பதை உலக அளவிலும், இந்திய அளவிலும் நடைபெற்றுவரும் நிகழ்ச்சிகளிலிருந்து அறியலாம். தேசியமயம் என்னும் கொள்கையில் சில நன்மைகளும் உண்டு; பல கஷ்டங் களும் உண்டு; நஷ்டங்களும் உண்டு. வளர்ந்துவரும் தேவையை இன்றைய போக்குவரத்துக் கழகங்களால் நிறைவு செய்ய முடிய வில்லை. என்னதான் இந்த அரசு, அதிகமானப் பேருந்துகளை விடுவதற்கு ஏற்பாடுகளைச் செய்தாலும், அதிகமான முயற்சி களைச் செய்தாலும், சில வழித் தடங்களை விட்டாலுங்கூட. தேவை என்பது மிக அதிகமாக இருக்கிறது. ஆகவே, அந்தத் தேவையைப் பூர்த்தி செய்வதற்கு இன்றைக்கு இருக்கக்கூடிய போக்குவரத்துக் கழகங்களிலே ஓடிக்கொண்டிருக்கிற ஏறத்தாழ 15 ஆயிரம் பேருந்துகளால் மாத்திரம் முடியாது.

மேலும், போக்குவரத்துக் கழகங்களால் பல புதிய பிரச்சினை களும் ஏற்படுகின்றன. தொழிலாளர் போராட்டங்களால், பல துன்பங்களை மக்கள் சந்திக்க வேண்டிய சூழ்நிலை ஏற்படுகிறது. உதாரணமாக, இந்த ஆண்டு இந்த அரசும், போக்குவரத்துத்

[திரு. எஸ். வி. சண்முகம்]

[1993 ஏப்ரல் 6]

தொழிலாளர்களும் பேச்சுவார்த்தை நடத்திக் கொண்டிருந்த போது, திடீரென பேச்சுவார்த்தை முறிவு என அறிவிப்பு வந்து, ஒரு அறின்ப்பும் இல்லாமல், திடீரென பேருந்துகள் எல்லாம் நின்று போய்விட்டன. இரண்டு நாட்களாக, மதுரை மக்கள் பட்ட துன்பத்திற்கு அளவே இல்லை. நான் இப்படிச் சொல்வதையெல்லாம் வைத்து, இப்பொழுது இருக்கக்கூடிய அரசுப் போக்கு வரத்துக் கழகங்களைத் தனியாருக்குக் கொடுத்துவிட வேண்டுமென்று நான் சொல்வதாகக் கருத வேண்டாம். இப்போது இருப்பது, இப்படியே இருக்கட்டும். தனியார் துறையும் ஊக்குவிக்கப்பட வேண்டும். இரண்டும் இருக்க வேண்டும். இரண்டு துறைகளும் இருந்தால்தான், இன்றைக்கு இருக்கக்கூடிய நிலைமையைச் சமாளிக்க முடியும். இனிமேல், தனியார் துறையையும் ஊக்குவிப்பதன் மூலமாக, வளர்ந்துவரும் தேவையை நாம் பூர்த்தி செய்தாக வேண்டும். இன்னொரு பிரச்சினையையும் நாம் அதிலிருந்து தீர்க்க முடியும்; புதிய வேலை வாய்ப்புகள் கிடைப்பதற்கான சூழ்நிலை இருக்கிறது.

கன்னியாகுமரி மாவட்டத்தில், நேசமணி போக்குவரத்துக் கழகம் மாத்திரம் இருக்கிறது. இருந்தபோதிலும், அது நடத்திவர வேண்டியிருக்கிறது. காரணம், No Competition. ஆகவே, தனியார் பேருந்துகள் ஒடுமேயானால், பொது ஜனத் தேவையும் பூர்த்தியாகும்; நடத்திவர வேண்டியிருக்கிறது. அப்படி ஒரு கொள்கையை இந்த அரசு எடுக்கும் போது, சில குற்றச்சாட்டுகளுக்குக்கூட ஆளாக நேரிடும். நான் சொல்லும்போதுகூட, அது விமர்சனத்திற்கு வரலாம்; ஆனால், நடைமுறை என்பது கவனிக்கப்பட்டதாக வேண்டும். வெறும் அரசுத் துறைகளால் மாத்திரம் வளர்ந்துவரும் தேவைகளை பூர்த்தியாக்க முடியாது. இது இந்தியாவிலும் மெய்ப்பிக்கப்பட்டிருக்கிறது. இன்னும் சொல்லப்போனால் சோவியத் யூனியனிலும் கூட மெய்ப்பிக்கப்பட்டிருக்கிறது. ஆகவே, காலமாற்றத்திற்கேற்ப, கருத்து மாற்றம் வந்தாக வேண்டும் என நான் கேட்டுக் கொள்கிறேன். இந்த தேசியமயக் கொள்கையைக் கைவிடுவதில் இந்த அரசு தயக்கம் காட்டக்கூடாது. ஏனெனில், இந்தக் கொள்கையை அமல்படுத்துவதால் என்ன ஆகுமோ? எத்தகைய விளைவுகள் ஏற்படுமோ என்று சிந்திப்பதன் மூலமாக, பெருகி வருகிற பொது ஜனத் தேவையை நாம் பின்னுக்குத் தள்ளி விடக்கூடாது.

அதேபோல், மதுரை மாநகரத்தில், பழங்கானத்தம், ஆரப் பாளையம் போன்ற இடங்களில் புதிய பேருந்து நிலையங்கள் அமைக்கப்பட்டு இருக்கின்றன. அதேபோல், தல்லாக்குளம்,

1993 ஏப்ரல் 6] [திரு எஸ். வி. சண்முகம்]

மீனாட்சிபுரம் போன்ற இடங்களிலும் புதிய பேருந்து நிலையங்கள் அமைக்கப்பட வேண்டும். மதுரை, பெரியார் பேருந்து நிலையம்; அதைப் புதுப்பிக்கின்ற பணிகளை இன்றைக்குச் செய்து கொண்டிருக்கிறார்கள். (மணியடிக்கப்பெற்றது) பெரியார் பேருந்து நிலையத்திற்கு இன்றைக்கு பஸ்கள் செல்வதில்லை. அதனால், அண்ணா பஸ் நிலையத்திலும், ஆரப்பாளையத்திலும் பழங்கானத்தத்திலும் பேருந்துகள் நின்று விடுகின்றன. நகரத்திற்குச் செல்ல வேண்டுமானால், உதாரணமாக, கம்பத்திலிருந்து ஒருவர் மதுரை நகரத்திற்குச் செல்ல வேண்டுமானால், ஆரப்பாளையம் வரை 17 ரூபாய் கொடுத்துச் செல்ல வேண்டியிருக்கிறது. அதற்கு மேலும், பெரியார் நிலையத்திற்கு ஒரு ரூபாய்; அதற்கு மேலும், நகரத்திற்கு உள்ளே செல்வதற்கு ஒரு ரூபாய். ஆக, அதிக செலவாகிறது. பெரியார் பேருந்து நிலையத்தை செப்பனிட்டு, வெளியூரிலிருந்து வருகிற பேருந்துகளை எல்லாம், பெரியார் பேருந்து நிலையத்தில் நிறுத்துவதற்கான ஏற்பாடுகளைச் செய்ய வேண்டும். மாண்புமிகு உள்ளாட்சித் துறை அமைச்சர் அவர்கள், ஏற்கெனவே.

மாண்புமிகு திரு. கே. ஏ. செங்கோட்டையன் : மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, மாண்புமிகு உறுப்பினர் குறிப்பிட்டது உண்மைதான். ஆனால், 20 கோடி ரூபாய் அளவில் தமிழகத்திலே, என்றைக்கும் இல்லாத அளவுக்கு மாண்புமிகு இதய தெய்வம் டாக்டர் புரட்சித் தலைவி அவர்களுடைய ஆட்சியில் உள்ளாட்சித் துறையின் சார்பில், அங்கே புதிய பேருந்து நிலையத்தைக் கட்டுவதன் வாயிலாகத்தான் இதுபோன்ற இடர்ப்பாடுகள் நீங்கும். விரைந்து அந்தப் பணிகள் மேற்கொள்ளப்பட இருக்கின்றன. மாண்புமிகு உறுப்பினர் அவர்கள் குறிப்பிடுகிறபோது, நேசமணி போக்குவரத்துக் கழகம் முழுவதுமாக, தேசியமயமாக்கப்பட்ட அந்தப் பகுதி ஏன் நட்டத்தில் இயங்குகிறது என்று கேட்டார்கள்.

பிற்பகல் 12-30

மாண்புமிகு கன்னியாகுமரி மாவட்ட உறுப்பினர்களுக்குத் தெரியும். அங்கே maxi cab என்று சொல்லப்படுகிற ஆயிரக் கணக்கான வேன்களை வைத்துக் கொண்டு, எங்களோடு போட்டி போட்டுக் கொண்டு ஓட்டிக் கொண்டிருப்பதும் அவர்களை நாங்கள் தடை செய்கிற போது பல்வேறு சர்வகட்சிகள் போராட்டம் நடத்துவதும் எங்களுக்குத் தெரிந்து கொண்டிருக்கிறது. ஆகவே தான் அந்த நட்டம் ஏற்படுகிறது என்பதையும் இந்த நேரத்தில் தெரிவித்துக் கொள்கிறேன்.

திரு. எஸ். வி. சண்முகம் : பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, மதுரை மாநகரத்தில் 20 கோடி ரூபாய் செலவில் பெரிய பேருந்து நிலையம் அமைக்கப்படும் என்று ஏற்கெனவே உள்ளாட்சித் துறை

[திரு. எஸ்.வி. சண்முகம்]

[1993 ஏப்ரல் 6]

அமைச்சர் அவர்கள் அறிவித்து இருக்கிறார்கள். அது அமைக்கப்பட்டு, பணிகள் முடிவடைந்து செயல்படுவதற்கு ஏறத்தாழ ஓராண்டுக் காலம் ஆகும் என்று நினைக்கிறேன். அப்படி ஒரு நல்ல திட்டத்தை மதுரை மாநகர மக்கள் ஏற்கெனவே மனப் பூர்வமாக வரவேற்று இருக்கிறார்கள். அப்படி ஒரு பெரிய பேருந்து நிலையம் அமைகின்ற வரையிலாவது வெளியூர் பஸ்களைப் பெரியார் பேருந்து நிலையத்திற்குள் அனுமதிக்க வேண்டும். அதற்குத் தாங்கள் யோசனை செய்ய வேண்டும் என்று கேட்டுக் கொள்வதோடு (மணியடிக்கப்பட்டது) மதுரை நகரத்தைச் சுற்றி “ Ring Road Scheme ” ஒன்று அமைப்பதற்கு உள்ளாட்சித் துறையிலே ஏற்பாடு செய்து இருக்கிறார்கள். அது திருநகரிலிருந்து மதுரை-திருச்சி சாலைக்கு இணைப்பாக வருவது போல, விளாங்குடி பகுதியிலிருந்தும் இணைக்கப்பட வேண்டும் என்று கேட்டு, இந்த மானியக் கோரிக்கையை மன நிறைவோடு ஏற்று அமைகிறேன்.

மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர்: திரு.வே. பெரியசாமி.

திரு. வே. பெரியசாமி: மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர் அவர்களே, பணமும் பட்டமும் உள்ள பரம்பரை வாரிசுதாரர்கள், பாராளப் பிறந்தவர்கள் என்ற பழம் பெரும் தத்துவத்தையெல்லாம் பொடிப் பொடியாக்கி, பள்ளிச் சிறுவன், பாமரன், பாடிப் பிழைக்கும் இசைவாணன், ஆடிப் பிழைக்கும் கூத்தாடி, ஏழ்மைத் தொனியிலே தன்னிசை பரப்பி, என்னைப் போன்ற ஏழை என்று முத்திரையிட்டு வாழத் தனித்துக் கொண்டிருக்கிற வர்க்கம் எல்லாம் இந்த நாட்டை ஆளப் பிறந்த இனம் என்று அன்றைக்கு அறிமுகம் செய்தாரே அரசியல் வானிலே ஒரு விடி வெள்ளியாய், சமுதாயப் பாலைவனத்திலே ஒரு நீர் ஊற்றாய் பழம்பெரும் பாராட்டுகளால் பாழடைந்து காய்ந்து கிடந்த மணி மண்டபத்திற்கு விளக்காய் விளங்கினாரே பேரறிஞர் அண்ணா, அவர்கள் வழியில் இன்றைக்கு சிறப்பான முறையிலே தமிழகத்தை ஆண்டு கொண்டிருக்கிற, நான் கடவுளாக ஏற்று வணங்குகின்ற இதய தெய்வம், டாக்டர் புரட்சித் தலைவி அவர்களின் இடம் நோக்கி வணங்கி என்னுடைய உரையை ஆரம்பிக்கின்றேன்.

இன்றைக்குப் போக்குவரத்துத் துறையைப் பற்றியும், வனத் துறையைப் பற்றியும் பல பேர்கள் சிறப்பாகப் பேசி இருக்கிறார்கள். மரியாதைக்குரிய நம்முடைய அருமைச் சகோதரர் திரு. சண்முகம் அவர்கள் பேசுகின்றபோது போக்குவரத்துத் துறையிலே பேருந்துகளையெல்லாம் தேசியமயமாக்கக் கூடாது என்று சொன்னார்கள். என்னைப் பொறுத்தவரையில் அந்தக் காலத்திலே பேருந்து வைத்துக் கொண்டிருந்தவர்கள்

1993 ஏப்ரல் 6] [திரு. வே. பெரியசாமி]

எல்லாம் மிகக் குறைந்த அளவிலே வைத்துக் கொண்டிருந்தார்கள். அந்தப் பேருந்துகளில் தாழ்த்தப்பட்டவர்களும், மிகவும் பிற்படுத்தப்பட்டவர்களும் ஓட்டுநர்களாக, நடத்துநர்களாக வந்தது இல்லை. ஆனால் இன்றைக்கு 18 விழுக்காடு தாழ்த்தப்பட்டவர்கள் பேருந்துகளில் ஓட்டுநர்களாக, நடத்துநர்களாக வருவதற்குக் காரணமாக இருக்கின்ற தேசியமயமாக்கும் திட்டத்தை நான் மனப்பூர்வமாக வரவேற்கின்றேன். அவர்கள் சொன்னதைப் போன்று அதைக் கைவிட்டு விடக் கூடாது. ஆனால் தனியாருக்குக் கொடுக்கின்ற உரிமம் அந்த சதவிகிதத்தை எவ்வளவு குறிப்பிட்ட அளவுக்கு வேண்டுமானாலும் நீட்டித்துக் கொடுக்கலாம்.

இன்றைக்கு பேருந்துகளைப் பொறுத்தவரையில், தனியார் பேருந்துகளும், அரசுப் பேருந்துகளும் அதிகமாக ஓடுகின்றன. அரசுப் பேருந்துகள் 14,514 இருக்கின்றன. தனியார் பேருந்துகள் 5,575 இருக்கின்றன. ஏறத்தாழ 17 இலட்சம் பேர்கள் இன்று ஓட்டுநர் உரிமம் பெற்றிருக்கிறார்கள். 16 போக்குவரத்துக் கழகங்கள் தமிழகத்தில் சிறப்பாகச் செயல்பட்டு வருகின்றன.

மாண்புமிகு போக்குவரத்துத் துறை அமைச்சரைப் பற்றி நான் சொல்ல வேண்டியதில்லை. எங்கள் மாவட்டத்தினுடைய சட்டமன்ற உறுப்பினர். இங்கே இருக்கின்ற சட்டப் பேரவை உறுப்பினர்கள் எல்லாம், மனதார, நெஞ்சார இந்தப் போக்குவரத்துத் துறை சிறப்பாகச் செயல்படுகிறது, சட்டமன்ற உறுப்பினர்கள் செழிப்பாக இருக்கிறார்கள் என்பதனை நன்றாக அறிவார்கள். அந்த நிலையிலே போக்குவரத்துத் துறை இன்றைக்கு நல்ல முறையில் இருக்கிறது. போக்குவரத்துத் துறையிலே இருக்கின்ற ஊழியர்களை எடுத்துக் கொண்டால் அவர்களுக்கு எவ்வளவு பாதுகாப்பு இருக்கிறதென்பதை நான் சொல்லியாக வேண்டும்.

பிற்பகல் 12-35

அவர்களுடைய குழந்தைகள் படிப்பதற்காக இன்றைக்குப் பேருந்துறையிலே ஒரு மருத்துவக் கல்லூரி ஏற்பாடு செய்திருக்கிறார்கள். அந்த மருத்துவக் கல்லூரியில் இன்றைக்குச் சொந்தத்திலே பெரிய கட்டிடங்களைக் கட்டி போக்குவரத்துத் துறையிலே வேலை செய்கின்ற ஏராளமான ஊழியர்களுடைய குழந்தைகள் அங்கே படிப்பதற்கு, எம்.பி.பி.எஸ். பட்டம் படிப்பதற்கு இன்றைக்கு வாய்ப்பு உருவாக்கியிருக்கிறார்கள். இது எல்லாம் எந்த ஆட்சியிலே ஏற்பட்டது என்று சொன்னால், நான் கடவுளாக எண்ணி வணங்குகின்ற, இதய தெய்வம் டாக்டர் புரட்சித் தலைவி அவர்களுடைய ஆட்சியில்தான் நடைபெறுகிறது என்பதை நான் எண்ணி பாராட்டுகிறேன்.

[திரு. வே. பெரியசாமி]

[1993 ஏப்ரல் 6]

அது போன்று விபத்துக்களைத் தவிர்ப்பதற்காக இன்றைக்கு 'ரெப்ரஷர்ஸ் கோர்ஸ்' என்று சொல்லி, ஓட்டுநருக்கு மறு பயிற்சி நடத்திக் கொண்டிருக்கிறார்கள். கும்முடிப்பூண்டியிலே ஏறத்தாழ 30 இலட்சம் ரூபாயில் ஓட்டுநர் மறு பயிற்சி பள்ளியை ஆரம்பித்திருக்கிறார்கள். அதே போன்று திருச்சிராப்பள்ளியிலும், மதுரையிலும், பொள்ளாச்சியிலும், இன்றைக்கு நாமக் கல்லிலும் இது போன்ற ஓட்டுநர் பயிற்சி பள்ளிகளை ஆரம்பித்திருக்கிறார்கள். இதைப் பெரியார் மாவட்டத்திலும் ஆரம்பிக்க வேண்டுமென்று இந்த நேரத்திலே நான் கோரிக்கை விடுகிறேன். 1978 ஆம் ஆண்டில் ஆரம்பிக்கப்பட்டது சாலைப் போக்குவரத்து நிறுவனம். இந்தச் சாலைப் போக்குவரத்து நிறுவனத்தின் மூலமாகத்தான் இன்றைக்கு ஏராளமான, அதாவது மேற்பார்வை செய்தல், தொழில் எவ்வாறு நடைபெறுகிறது என்பது பற்றி நிறுவனத்தை ஆய்வு செய்தல், மூலப் பொருட்கள் சோதனை, ஓட்டுநர் பயிற்சி இவைகளையெல்லாம் கொடுக்கின்றார்கள். இருந்தாலும் இன்றைக்கு போக்குவரத்துத் துறையைப் பொறுத்தவரையில் அங்கே பணியாற்றக்கூடிய அந்த நடத்துநர்கள், ஓட்டுநர்களுக்கு அரசாங்கத்திலே, அருமை சகோதரர் சொன்னதைப் போல, அவர்களுடைய குழந்தைகள் படிப்பிற்காக, கல்லூரிப் படிப்பிற்காக ஆயிரம் ரூபாய் வரை வழங்குகிறார்கள். அந்தத் திட்டம் எல்லாம் சாதாரணத் திட்டம் அல்ல. அவைகளையெல்லாம் மனமார நான் பாராட்டுகின்றேன்.

அதே போன்று வனத் துறையைப் எடுத்துக் கொண்டால் இன்றைக்கு வனத்துறையிலே, காடுகள் இன்றி நாடுகள் ஆகாது. காடு இருந்தால்தான் நல்ல மழை பெய்யும் என்று சொல்கிறார்கள். ஆனால் பல தீய சக்திகள் காடுகளை அழித்துக் கொண்டிருக்கிறார்கள். நான் இருக்கின்ற பகுதி, பெரியார் மாவட்டம் அஞ்சூரில் தான் வீரப்பன் என்ற சந்தனக் கடத்தல் வீரப்பன் இருப்பதாகச் சொல்கிறார்கள். ஆனால் உண்மையில், நான் அந்தப் பகுதியிலே சுற்றிப் பார்த்தேன். அப்படிப்பட்ட ஆளே அங்கு இல்லை. ஆனால் யாரையோ சுட்டதாகச் சொல்கிறார்கள். உண்மையில் பெரியார் மாவட்டம், அஞ்சூர் தொகுதியில் சந்தன மரக் கடத்தல் கும்பல் அங்கே கிடையாது. இதை வேண்டுமானால் மதிப்பிற்குரிய மாண்புமிகு அமைச்சர் அவர்கள் பரிசீலனை செய்யலாம். அதற்காக செலவு செய்கின்ற தொகை விரயம் என்றுதான் நான் கருதுகிறேன். அங்கே என்ன சொல்கிறார்கள் என்று சொன்னால், ஆடு மாடு மேய்ப்பவர்களிடத்திலே போய், காவல் துறையினர் கேட்கின்றார்கள். யாராவது உள்ளே இருக்கின்றார்களா? கூட்டம் இருக்கிறது என்று சொன்னால், மூங்கில் வெட்டுவதற்கும், அதாவது ஈட்டி தேக்கு மரங்களை கடத்துவதற்கும் சில பேர்கள் வெளியிடங்களிலிருந்து வருகிறார்கள். அங்கே தங்கியிருக்கிறார்கள். 4, 5 நாட்கள் குழந்தைக் குட்டிகளோடு தங்குகிறார்கள். அவர்களிடத்திலே கேட்கிறார்கள், யாராவது அங்கே இருக்கிறார்களா என்று

1993 ஏப்ரல் 6] [திரு. வே. பெரியசாமி]

கேட்கிறபோது 'ஐயா அங்கே இல்லு குடும்பத்தோட ஒத்துல பந்தவரு, அதனாலே இல்லிக் கூப்புன்னி உன்னாரு' என்று சொல்கிறார்கள். இப்படி கன்னடத்திலே சொன்னவுடனே இவர்கள் போகிறார்கள். போகிற போது அஞ்சூரில் உண்மையில் அங்கே சந்தன மரக் கடத்தல் கும்பலைச் சேர்ந்தவர்கள் இல்லை. ஆகவே அருள்கூர்ந்து அந்தச் சந்தன மரத்தைக் கடத்திக் கொண்டிருக்கிற கும்பலை....

மாண்புமிகு திரு. கே. ஏ. செங்கோட்டையன்: மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர் அவர்களே, வீரப்பன் என்பவரைப் பற்றி பத்திரிகைகளிலே நாம் படித்துக் கொண்டிருக்கிறோம். மாயாவி வீரப்பன் என்று பல்வேறு கதைகளையும் கேட்டுக் கொண்டிருக்கிறோம். 5, 6 ஆண்டுக் காலத்திற்கு முன்னால் யானைத் தந்தங்களைக் கடத்தி, சந்தனக் கட்டைகளைச் சில பகுதிகளில் கடத்தி கர்நாடகத்திலும், தமிழகத்திலும் சில இடர்பாடுகளை உருவாக்கி வந்தவர் என்பதை பத்திரிகை வாயிலாக நாம் தெரிந்து கொண்டிருக்கிறோம். ஆகவே அந்த நிலை தமிழகத்திலே இருக்கக் கூடாது என்பதற்காகத்தான் இந்தப் படைகளை உருவாக்கி வீரப்பன் போன்றவர்கள், மற்றும் இருக்கின்ற வீரப்பன் என்கின்ற பெயரில், அவர் இல்லையென்றாலும் கூட, சில பேர் வருகிறார்களே அவர்களையும் தடுக்கின்ற வகையில் இந்தப் புதிய படையை உருவாக்கி திரு. கோபாலகிருஷ்ணன் தலைமையிலே அந்தப் படை அங்கே பணியாற்றிக் கொண்டிருக்கிறது. இந்த வீரப்பன் போன்றவர்கள் தமிழ்நாட்டினுடைய எல்லையிலே இல்லையென்று தமிழக முதல்வர் இதய தெய்வம் புரட்சித் தலைவி அவர்கள் தெரிவித்திருக்கிறார்கள். அதே நிலைதான் தமிழ்நாட்டிலே நிலவிக் கொண்டிருக்கிறது என்பதை இந்த நேரத்திலே தெரிவித்துக் கொள்கிறேன். ஆகவே, மாண்புமிகு உறுப்பினர் ஏதாவது ஒரு பகுதியிலே தவறுகள் இருக்குமானால் அதை மட்டும் நீங்கள் சுட்டிக் காட்டினால் இந்த அரசு நடவடிக்கை எடுப்பதற்கு சரியாக இருக்கும். ஆகவே, எந்த இடத்திலே எந்தத் தவறுகள் நடைபெறுகின்றன என்பதைச் சுட்டிக் காட்டினால் அது நலமாக இருக்கும்.

திரு. வே. பெரியசாமி: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, வனத் துறையிலே பணியாற்றிக் கொண்டிருக்கிற வனக் காப்பாளர்கள் என்று சொல்லக் கூடிய Forest Guards. அவர்களுக்கு 4-வது பே கமிஷனிலே ரூ. 970 என்று சம்பளம் இருந்தது, 5-வது கமிஷனிலே ரூ. 975 ஆக உயர்த்தியிருக்கிறார்கள். அதே சம்பளத்தில் முதல் நிலைக் காவலர்கள் என்று காவல் துறையிலே உள்ளவர்களுக்கு ரூ. 970 வாங்கிக் கொண்டிருந்தவர்கள் ரூ. 980 வாங்கிக் கொண்டிருக்கிறார்கள்.

[திரு. வே. பெரியசாமி]

[1993 ஏப்ரல் 6]

பிற்பகல் 12-40.

பல கோரிக்கைகளை உங்கள் முன்னாலே மாநாடு நடத்தி அந்த காட்டு இலாக்காவின் வைத்திருக்கிறார்கள். அவர்கள் வனத்தில் அலைகிறார்கள். மாயாவி வீரப்பனைக் கண்டு பயந்து ஓடாமல் தைரியமாக அலைகிறார்கள். காட்டுக்குள்ளே போகக்கூடாத இடங்களுக்கெல்லாம் போகிறார்கள். காக்கி உடை அணிந்திருக்கிறார்கள். அவர்கள் 16 கோரிக்கைகளை உங்களிடத்தில் வைத்திருக்கிறார்கள். இந்த நேரத்தில் பொருளாதார வசதி இல்லை என்பது எனக்குத் தெரியும். நான் கேட்கக் கூடாது என்பதும் தெரியும். இருந்தாலும் சில பிரச்சினைகளைப் பொறுத்த வரையில் எல்லோருக்கும் அள்ளி வழங்குகிற வள்ளல் தன்மையுடைய கொடைவள்ளல் டாக்டர் புரட்சித் தலைவி அம்மா அவர்கள் இருக்கின்ற இந்த நிலையில் அவர்களிடத்தில் சொல்லி குறைந்தபட்சமாக அவர்கள் கேட்ட கோரிக்கைகளை நிறைவேற்றினால் 8 கோடி ரூபாய்தான் ஆகும். எனவே அவைகளைச் செய்து கொடுக்க வேண்டும் என்று பணிவோடு கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

சில இடங்களிலே வனத்துறைக்குள்ளே பட்டாக் காடு இருக்கிறது. அந்தப் பட்டாக் காடுகளில் வளர்ந்திருக்கின்ற மரங்களை அந்தப் பகுதியைச் சேர்ந்த மக்கள் தங்களுக்குத் தேவை ஏற்படுகிறபோது (குறுக்கீடு)—ஒரு நிமிடத்தில் முடித்து விடுகிறேன்—விலைக்கு விற்கிறார்கள். அவைகளை வெட்டி வெளியே கொண்டு வருவதற்கு பார்ம் 2 பெர்மிட் கொடுக்க வேண்டும். அந்த பார்ம் 2 பெர்மிட் கொடுக்கிறபோது—நீங்கள் சிறப்பான அதிகாரிகளை வைத்திருக்கிறீர்கள். அப்படி இருக்கிற போது பார்ம் 2 பெர்மிட் கொடுக்கிறபோது—அந்த மரங்கள் எல்லாம் இருக்கின்றனவா அவைகளை வெட்டுகிறார்களா என்று பார்த்து முறையாக அந்த பெர்மிட்டை வழங்கினால் நலமாக இருக்கும்.

பெரியார் மாவட்டத்தில் அந்தியூர், பர்கூர் மலைப் பகுதிகளில் ஏராளமான பேர்கள் ஏறத்தாழ 4, 5 இலட்சம் ரூபாய்க்கு மேலே ஏழை விவசாயிகள் மரங்களை விலைக்கு விற்பிறுக்கிறார்கள். அந்த மரங்களை வாங்கியவர்கள் அவற்றை வெளியே கொண்டு வர முடியாமல் இருக்கிறார்கள். இதையெல்லாம் பரிசீலனை செய்து வழங்கவேண்டுமென்று நான் கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

சில இடங்களில் ரோடு வசதி இல்லாமல் இருக்கிறது. அப்படிப்பட்ட இடங்களில்.....

மாண்புமிகு திரு. கே. ஏ. செங்கோட்டையன்: மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர் அவர்களே, சில இடங்களில் மரங்களை வாங்கவும், சில இடங்களில் மரங்களைத் திருடவும்

1993 ஏப்ரல் 6] [திரு. கே. ஏ. செங்கோட்டையன்]

செய்கிற நிலை இருக்கின்ற காரணத்தால் நான் என்னுடைய அறிவிப்பு வருகிறபோது அதைக் கடுமையாக்க இருக்கிறேன் என்பதை இந்த நேரத்தில் நான் தெரிவித்துக்கொள்ள விரும்புகிறேன்.

திரு. வே. பெரியசாமி: மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர் அவர்களே, மாண்புமிகு வனத்துறை அமைச்சர் அவர்கள் எவ்வளவு கடுமையானவர் என்பது எங்களுக்குத் தெரியும். நான்கூட என்னுடைய தொகுதியில் சட்டமன்ற உறுப்பினருக்கான சீட் கேட்ட நேரத்தில் அந்தத் தொகுதியிலே அமைச்சர் அவர்கள் பிரச்சாரம் செய்ய வந்தார்கள். அப்போது, இதற்கு முன்னால் இருந்த உறுப்பினர்கள் எல்லாம் இந்தத் தொகுதியைச் சரியாகக் கவனிக்கவில்லை, ஆனால் பெரிய சாமிக்கு அம்மா சீட் கொடுத்து இருக்கிறார்கள். அவர்கள் இந்தப் பகுதிக்கு வரவில்லை என்று சொன்னால் நானே இந்தத் தொகுதியைத் தத்து எடுத்துக் கொள்வேன் என்று அன்றைக்கு சொல்லிவிட்டு அதன் பிறகு எனக்கு வெற்றி வாகை வாங்கிக் கொடுத்தார்கள். அப்படிப்பட்ட நிலையில் நாங்கள் எல்லாம், சட்டமன்ற உறுப்பினர்கள் அத்தனை பேரும் மாண்புமிகு அமைச்சருக்கும், முதல்வருக்கும் பயந்து கொண்டதான் அங்கே செயல்பட்டுக் கொண்டு வருகிறோம். எனவே அந்தப் பகுதியிலே இருக்கிற ஏழை மக்களுக்கு நன்மை செய்ய வேண்டுமென்ற நிலையிலே நாம் ஆவன செய்ய வேண்டும் என்று கேட்டுக்கொள்கிறேன். எங்கோ, யாரோ கடத்துகிறார்கள் என்றால் அவர்களை வனத்துறை அதிகாரிகளை வைத்துப் பிடியுங்கள். வனத்துறை அதிகாரிகள் தவறு செய்கிறார்கள் என்றால் சஸ்பென்ட் பண்ணுங்கள். அல்லது வேலை நீக்கம் செய்யுங்கள். அதற்காக பட்டா காடுகளில் விளைகிற மரங்களை அவர்கள் வெட்டி விலைக்கு விற்கிறபோது தடுத்து அவற்றை வெளியே கொண்டு வரக் கூடாது என்ற வகையில், பார்ம் 2 பெர்மிட் கொடுப்பதைத் தடை பண்ண வேண்டாம் என்று நான் கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

அந்தப் பகுதியிலே ஆதிவாசி மக்கள் வாழ்கிறார்கள். அவர்கள் போகிற ஊர்களுக்கு சாலை வசதி இல்லாமல் இருக்கிறது. சோழகனம் மற்றும் அங்கே இருக்கிற மற்ற பகுதிகளுக்கும், அங்கே இருக்கிற அத்தனை ஊர்களுக்கும் காட்டுத் தடம் வழியாகப் போகிறார்கள். அந்த மக்கள் பாரஸ்ட் செட்டில்மென்ட் என்று சொல்வார்களே அந்த நடுமையத்தில் வாழ்கிறார்கள். அந்த ஊர்களுக்கு அவர்கள் காட்டுத் தடம் வழியாகத்தான் போகிறார்கள். எந்தப் பக்கத்தில் யானை நிற்கிறது. எந்தப் பக்கத்தில் கரடி நிற்கிறது என்பது கூடத் தெரியாது. ஆகவே ஆதிவாசி மக்களுடைய நலனுக்காக உழைத்து வருகிற இதய தெய்வம் டாக்டர் புரட்சித் தலைவி அவர்களுடைய ஆட்சியில் சாலை வசதிக்கு ஆவன செய்ய வேண்டும். சாலை வசதிகள்

[திரு. வே. பெரியசாமி] [1993 ஏப்ரல் 6]

குறித்து இந்த ஆண்டு நிதியில் அதிகமாகக் காணப்படவில்லை. அடுத்த ஆண்டாவது அதிகமாக நிதி ஒதுக்கித் தர வேண்டுமென்று உங்களைப் பணிவோடு கேட்டுக் கொண்டு இந்த அரிய வாய்ப்பினைக் கொடுத்த நம்முடைய பேரவைத் துணைத் தலைவர் அவர்களுக்கு நன்றி கூறி விடை பெறுகிறேன். நன்றி. வணக்கம்.

மாண்புமிகு திரு. கே. ஏ. செங்கோட்டையன்: மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர் அவர்களே, மாண்புமிகு உறுப்பினர் குறிப்பிட்டதைப்போல மலைப் பகுதிகளில் மலைவாழ் மக்களுக்காகப் பாதை அமைக்க மாண்புமிகு முதல்வர் புரட்சித் தலைவி அவர்கள் சீரிய திட்டத்தை இந்தத் துறையின் சார்பில் கொண்டு வர இருக்கிறார்கள். அந்தத் திட்டத்தின் அடிப்படையில் நன்மை கிடைக்கும். மலையில் வாழ்ந்து கொண்டிருப்பவர்களுக்கு பல்வேறு மிருகங்களால் இடர்பாடுகள் ஏற்படுகின்றன என்பதைக் கருத்தில் கொண்டு, அங்கே இருக்கின்ற மக்கள் நமக்கு வாழ்க்கை இருக்கிறதோ, இல்லையோ என்று எண்ணிப் பார்க்கிற நிலையில் உள்ள அந்த மக்களுக்காக இதோ நான் இருக்கிறேன் என்று தாயுள்ளம் கொண்ட புரட்சித் தலைவி அவர்கள் பல்வேறு புதிய திட்டங்களைத் தமிழகத்தில் உருவாக்க இருக்கிறார்கள் என்பதைத் தெரிவித்துக்கொள்கிறேன்.

மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர்: திரு. ஜ.கே.சி. சுந்தரவேல்.

திரு. ஏ. கே. சி. சுந்தரவேல்: மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர் அவர்களே, இந்தப் போக்குவரத்து மாணியத்தின் மீது பேசுகிற ஒரு வாய்ப்பினை எனக்கு நல்கியதற்காக முதலில் நன்றி கலந்த வணக்கத்தைத் தெரியப்படுத்திக் கொள்கிறேன்.

இந்தியாவில் 25 மாநிலங்கள் இருக்கின்றன. அந்த 25 மாநிலங்களில் உள்ள பேருந்துகளைப் பொறுத்தவரையில் மிக நல்லமுறையில் இருக்கிற ஒரே மாநிலம் நம்முடைய இதய தெய்வம் புரட்சித் தலைவி ஆள்கிற தமிழ்நாடுதான். நான் இரண்டு மாதங்களுக்கு முன்பு ஆந்திராவுக்குச் சென்று இருந்தேன். ஆந்திராவில் உள்ள பஸ்களைப் பார்த்தபோது சுதந்திரம் அடைந்தவுடன் வாங்கிய பஸ்கள் போன்று அவை இருந்தன. அங்கெல்லாம் அந்த அளவுக்கு ஒட்டு பஸ்களாக இருக்கின்றன. சிவப்பு கலரில் இருக்கின்றன. நான் அந்த டிரைவரைப் பார்த்துக் கேட்டேன். என்ன இவ்வளவு மோசமாக இருக்கிறது என்று கேட்கும்போது டிரைவர் நான் என்ன செய்வது என்று சொல்கிறார். நாங்களும் அதை அரசாங்கத்திடம் சொல்லிக் கொண்டு தான் இருக்கிறோம் என்று சொல்கிறார்கள். அவர்களும் 30 ஆண்டுகளாக சொல்லிக் கொண்டு வந்திருக்கின்றார்கள். ஆனால் நம்முடைய தமிழ்நாட்டில்தான் பஸ்களை

1993 ஏப்ரல் 6] திரு. ஏ. கே. சி. சுந்தரவேல்]

ரொம்பத் திறமையோடு நடத்துகிறார்கள். புதிய பஸ்களை விடுகின்ற ஒரே மாநிலம் நம்முடைய புரட்சித் தலைவி ஆட்சியிலே இருக்கின்ற நம்முடைய தமிழ்நாடுதான்.

பிற்பகல் 12-45

ஆந்திராவிலே உள்ள பஸ்களை நான் பார்க்கும்போது ரொம்ப கலீஜாக இருந்தன. என்ன ஐயா இவ்வளவு கலீஜாக பஸ்களை வைத்துக் கொண்டிருக்கின்றீர்கள் என்று கேட்கிற போது அவர்கள் சொல்கிறார்கள். தீர்மானிக்கும், பொங்கலுக்கும் தான் கழுவுவோம். மற்ற நாட்களில் கழுவுவதே இல்லை என்று சொல்கின்றார்கள். அந்த பஸ்களிலே ஏறவே முடியவில்லை. அந்த பஸ்கள் ஏறமுடியாத அளவுக்கு அவ்வளவு மோசமாக இருப்பது இந்த வட மாநிலங்களிலே மாத்திரம் தான். தமிழ்நாட்டிணைப் பொறுத்தவரையில் மிகவும் நல்ல பஸ்களை விட்டிருக்கிறோம். நாம் ஏறினால் இறங்கவே மனது வரவில்லை. அந்த அளவுக்கு இருக்கின்ற ஒரே மாநிலம் தமிழ்நாடுதான் என்பதிலே மிகவும் பெருமை அடைகிறேன்.

அதேபோலத்தான் ஆயிரம் மக்கள் வாழ்கின்ற ஒரு வில்லேஜுக்கு டஸ் விடுகின்ற திட்டம் இந்தியாவிலேயே நம்முடைய புரட்சித் தலைவி அவர்கள் ஆட்சியில் இருக்கின்ற தமிழ்நாட்டிலே தான் இருக்கிறது. வேறு எங்கும் அந்த மாதிரி பஸ்கள் கிடையாது. நீங்கள் வட நாட்டிற்கு போனீர்கள் என்றால் 3 மணி நேரம் நிற்க வேண்டும். 3 மணி நேரம் நின்றால் தான் பஸ்ஸை கிடைக்கும். அந்த பஸ்ஸையே பார்க்கலாம். அந்த ரோடிலே நாம் ரெயிலில் போகும்போது பார்க்கலாம். எப்போதோ ஒரு பஸ் தான் வரும். ஏதோ திப்பாய்க் வரும். அதைப் பார்த்தால் பயமாக இருக்கும். அந்த பஸ்-ஐ பார்த்தாலே அப்படி இருக்கும். ஆக ஆயிரம் மக்கள் இருக்கின்ற வில்லேஜுக்கு பஸ் விடுகின்ற ஒரே மாநிலம் நம்முடைய தமிழ்நாடு என்று சொல்லிக்கொள்வதிலே நான் மிகவும் பெருமைப்படுகிறேன்.

அதேபோலத்தான் தம்முடைய கருணாநிதி திராவிட முன்னேற்றக் கழகம் இரண்டாண்டுக் கால ஆட்சியிலே ஆயிரம் பஸ்களை நிறுத்திவிட்டார். ஆனால் நம் புரட்சித் தலைவி ஆட்சிக்கு வந்த பிறகுதான்—நின்றுபோய்விட்ட அத்தனை பஸ்களையும், ஆயிரம் பஸ்களையும், நிறுத்தின பஸ்களை, புதிய பஸ் சனாக விடுகிற முதல் மாநிலம் நம்முடைய தமிழகம் என்று சொல்லிக்கொள்ள நான் மிகவும் பெருமைப்படுகிறேன். முன்பெல்லாம் பல்லவன் பஸ்-ஐப் பார்த்தால், பல்லவர் உன்னைத் தள்ளுவா என்று சொல்வார்கள். ஆனால் நம்முடைய போக்குவரத்துத் துறை அமைச்சர் மாண்புமிகு

[திரு. ஏ. கே. சி. சுந்தரவேல்] [1993 ஏப்ரல் 6]

அண்ணன் அவர்கள் வந்த பிறகுதான் “பல்லவா அது நல்லவா” என்ற அந்த அளவுக்கு நல்ல வண்டி விடுகின்ற ஒரே மாநிலம் நம் தமிழ்நாடுதான். இந்தியாவிலேயே போக்குவரத்திலே முதல் பரிசு வாங்கியது நம்முடைய தமிழ்நாடு பட்டுக்கோட்டை போக்குவரத்துக் கழகம்தான். அந்த பட்டுக்கோட்டை போக்குவரத்துக் கழகம் எங்கள் மாவட்டத்திலே வேலூரில் இருப்பதற்காக நான் மிகவும் சந்தோஷப்படுகிறேன்.

அதே போலத்தான் இந்த வளத்துறையைப் பொறுத்த வரையிலே இந்தியாவிலேயே முதல் தரமான சந்தனம் விளைகின்ற மலை எங்களுடைய திருப்பத்தூரிலுள்ள ஜவ்வாது மலைதான். ஆனால் ஜவ்வாது மலையிலே வாழ்கின்ற மக்களுக்குத் தான் அடிப்படை வசதிகளை நம்மாலே செய்து கொடுக்க முடியவில்லை. காரணம், ஜவ்வாது மலையிலேயிருந்து புதுநாட்டு சிங்காரப் பேட்டைக்கு முன்பு பஸ் போய்க்கொண்டிருந்தது. இப்போது அந்த பஸ் போவது இல்லை. அதனுடைய வழி நல்லிவாசல்—புலியூர். நல்லிவாசல்—புலியூர் மக்கள் திருப்பூர் டவுனுக்கு வருவதாக இருந்தால் குறைந்தது 7 கிலோ மீட்டர், 8 கிலோ மீட்டர் அவர்கள் காட்டு வழியாக வந்து புதுநாட்டுக்கு

மாண்புமிகு திரு. கே. ஏ. செங்கோட்டையன் : மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, மாண்புமிகு உறுப்பினர் அவர்களுடைய கோரிக்கையை ஏற்று 15 நாட்களுக்குள், நம்முடைய ஒப்பற்ற தலைவியாக இருக்கின்ற தமிழகத்தின் முதல்வர் டாக்டர் புரட்சித் தலைவி ஆட்சியில் பேருந்துகள் அந்த பகுதிககு இயக்கப்படும்.

திரு. ஏ. கே. சி. சுந்தரவேல் : மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர் அவர்களே, அண்ணன் போக்குவரத்துத் துறை அமைச்சர் அவர்களுக்கு நன்றியைத் தெரிவித்துக் கொள்கின்றேன். திராவிட முன்னேற்றக் கழக ஆட்சியில், அந்த 2 ஆண்டுக்கால ஆட்சியிலே குண்டர் சட்டத்திலே—திராவிட முன்னேற்றக் கழக ஆட்சியில்—இரண்டே பேர்தான் போட்டார்கள். ஏனென்று சொன்னால், அப்போது ** அந்தக் காரணத்தினாலே, இரண்டே பேர்தான் குண்டர் சட்டத்திலே போட்டார்கள். ஆனால் நம்முடைய புரட்சித் தலைவி அவர்கள் ஆட்சி வந்து 21 மாதத்திலே எங்களுடைய திருப்பத்தூர் சரகத்திலே (குறுக்கீடு).

மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர் : **

என்று சொன்ன அந்த சொற்கள் அவைச் குறிப்பிலேயிருந்து நீக்கப்படுகின்றன.

** மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவரின் ஆணைக்கிணங்க அகற்றப் பெற்றது.

1993 ஏப்ரல் 6]

திரு. ஏ. கே. சி. சுந்தரவேல் : மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர் அவர்களே, அப்போது திராவிட முன்னேற்றக் கழக ஆட்சியிலே இரண்டே பேர்கள் தான் குண்டர் சட்டத்திலே போட்டார்கள். ஆனால் நம்முடைய புனிதத் தாய், புரட்சித் தலைவி ஆட்சியிலே இந்த 21 மாதத்திலே எங்கள் திருப்பத்தூர் சரகத்திலே மட்டும் 150 பேர்களை குண்டர் சட்டத்திலே போட்டு இருக்கிறார்கள். நேற்று கூட நம்முடைய இராணிப் பேட்டை விழாவிலே கூட வனத்துறை அதிகாரிகளுக்கு நல திட்டமும், ரூ. 2,500-ம் பரிசாகக் கொடுத்தார்கள் என்பதை சொல்லிக்கொள்வது ஆசைப்படுகிறேன். மேலும் எங்களுடைய திருப்பத்தூர் தாலுக்கா மிகப் பெரிய தாலுக்கா. எங்கள் திருப்பத்தூரிலே பட்டுக்கோட்டை டிஸ்ட்ரிக்ட் ஒன்று இருக்கிறது. ஆனால் 100 பஸ்கள்தான் ஓடுகின்றன. காரணம் எங்களுடைய வட ஆற்காடு அம்பேத்கார் மாவட்டத்திலே வேலூருக்கு அடுத்தபடியாக ஒரு பெரிய தாலுக்கா இருக்கிறது என்றால் அது எங்கள் திருப்பத்தூர் தாலுக்கா தான். அந்த திருப்பத்தூர் தாலுக்காவிலே 100 பஸ்கள் இருந்தாலும் அது போதாது. மேற்கொண்டு இன்னும் 25, 30 பஸ்கள் போக்கு வரத்து அமைச்சர் அவர்கள் செய்து கொடுக்க வேண்டும் என்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

மேலும் என்னுடைய திருப்பத்தூர் தொகுதிக்கு 5 மாதத் திற்கு முன்பு நம்முடைய போக்குவரத்துத் துறை அமைச்சர் அவர்கள் வந்து 6 பஸ்கள் விட்டார்கள். அதற்கு நன்றி சொல்கிறேன். அதே போல அடுத்த மாதம் திருப்பத்தூருக்கு வந்து 10 புதிய பஸ்களையாவது விட வேண்டும் என்று நான் அவர்களைக் கேட்டுக் கொள்கிறேன். மேலும் என்னுடைய திருப்பத்தூர் தொகுதியில், பாலாங்குப்பம், பல்பந்தத்தம், லாலாப் பேட்டை டகுதி மச்சிகள் எல்லாம் பஸ்ஸை பார்க்கவில்லை. காரணம் அது உள்ளே இருப்பதால் எந்த பஸ்ஸும் இது வரையிலும் அங்கே ஓடவில்லை. அமைச்சர் பெருமான் அவர்கள் இந்த பாலாங்குப்பம், பல்பந்தத்தம், லாலாப்பேட்டைக்கு அவசியம் டவுன் பஸ் விட வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கின்றேன். மேலும் இந்த வனத் துறை காவலர்களுக்கு காவல் துறையிலே என்ன சலுகைகள் கொடுக்கிறார்களோ அந்தச் சலுகைகளை வனத் துறை காவலர்களுக்கும் கொடுக்க வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

பிற்பகல் 12-50

மேலும், முக்கியமான ஒரு வேண்டுகோள். சென்னை பிராட்வேயிலிருந்து சட்டமன்ற உறுப்பினர்கள் விடுதிக்கு கட்சித் தொண்டர்களோ, பொதுமக்களோ வருவதாக இருந்தால் 15 முதல் 20 ரூபாய் வரை ஆட்டோவுக்கு கேட்கிறார்கள். ரொம்ப

(திரு. ஏ. கே. சி. சுந்தரவேல்]

[1993 ஏப்ரல் 6]

கஷ்டப்படுகிறார்கள். தொண்டர்கள். ஆகவே, பிராட்வேயிலிருந்து சைதாப்பேட்டைக்கு போகிற இரண்டு பஸ்களை சட்டமன்ற உறுப்பினர்கள் விடுதி வழியாக வீட்டால் ரொம்ப நன்றாக இருக்கும். அதே போல் சட்டமன்ற உறுப்பினர்கள் விடுதியிலிருந்து அடையாருக்கு அமைச்சர் பெரும்புள்ளி வீட்டுக்குச் செல்வதாக இருந்தால் அடையாருக்கு 70 ரூபாய் இல்லாமல் எந்த ஆட்டோவும் வருவதில்லை. அதனால் எந்த வசையிலாவது எம். எல். ஏ. ஹாஸ்டலில் இருந்து அடையாருக்கு 2, 3 பஸ்களை வீட்டால் ரொம்ப சௌகரியமாக இருக்கும். (மேசையைத் தட்டும் ஒலி) என்று கேட்டுக் கொண்டு இந்த வாய்ப்புக்கு நன்றி கூறி விடைபெற்றுக் கொள்கிறேன், நன்றி, வணக்கம்.

மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர் : திரு. ஜி. பழனிசாமி.

திரு. ஜி. பழனிசாமி : மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர் அவர்களே, போக்குவரத்துத் துறை, மோட்டார் வண்டிகள், வாகனம், வனத் துறை நிர்வாகத்தின் மீது என்னுடைய கருத்துக்களை நான் கூற விரும்புகிறேன். போக்குவரத்துத் துறை என்று எடுத்துக் கொண்டால் தமிழ்நாட்டில் இருக்கக் கூடிய போக்குவரத்துத் துறை நல்ல முறையில் பொது மக்களுக்கு நன்மை பயக்கக் கூடிய முறையில் இயங்க வேண்டும். எனக்கு முன்பு இந்த அவையிலே உறுப்பினர்கள் குறிப்பிட்டது போல், இந்தியாவில் பல்வேறு மாநிலங்களில் இயங்குகிற போக்குவரத்துக் கழகங்கள் தமிழ்நாட்டை விட மோசமான நிலைமையில் இருக்கின்றன என்பதனை நாம் அனைவரும் உணர்வோம். அதே நேரத்தில் போக்குவரத்துத் துறை என்பது தனியார் போக்குவரத்து பஸ்களாக இருந்தாலும் அல்லது அரசு போக்குவரத்துத் துறை பேருந்துகளாக இருந்தாலும் அவை சொகுசான முறையில் விடப்பட்டிருக்கின்றன என்பதனை நான் குறிப்பிட்டால் அதில் ஆச்சரியம் இல்லை. ஆனால் அந்தத் துறை சிறப்பாக இயங்க வேண்டுமென்று சொன்னால், அந்தத் துறையினால் இயக்கப் படுகிற பஸ்களிலே இன்றைக்கு இருக்கக் கூடிய நிலைமையை நாம் கொஞ்சம் பார்க்க வேண்டும். இந்தியாவில், குறிப்பாக பல்வேறு மாநிலங்களிலும் ஒடுகிற பேருந்துகளைச் சுட்டிக்காட்டி தமிழ்நாட்டில் இருக்கிற போக்குவரத்துத் துறையினுடைய தன்மைகளைச் சுட்டிக் காட்டுவதன் மூலம் இந்தத் துறையிலே, இதனுடைய நிர்வாக சீர்கேடுகளை மேலும் தொடர நாம் அனுமதிக்க முடியாது. சிறப்பான முறையில் மேலும் மேலும் அதை விரிவுபடுத்துவதற்கான முயற்சிகளை மேற்கொள்ள வேண்டும்.

திருவள்ளூர் போக்குவரத்துக் கழகம் தமிழகத்திலே சிறந்த போக்குவரத்துக் கழகமாக அமைந்திருக்கிறது. இன்றைக்கு திருவள்ளூர் போக்குவரத்துக் கழக பஸ்களுடன் தனியார்

1993 ஏப்ரல் 6]

[திரு.ஜி. பழனிசாமி]

பஸ்களை ஒப்பிட்டுப் பார்க்கும் போது, திருவள்ளூர் போக்குவரத்துக் கழக பஸ்களை அப்படி ஒப்பிட்டுப் பார்க்க முடியாத அளவுக்கு நிலைமை இருக்கிறது. பழைய பஸ்களை மட்டும் அநேகமாக பெய்ரினட் அடித்து, இருக்கிற சீட் அமைப்புகளோடு, பல்வேறு சட்டங்களோடு, அந்த பஸ்கள் சென்று கொண்டிருக்கின்றன. குறிப்பிட்ட பஸ்கள் தான் இன்மைக்கு சொகுசுப் பேருந்துகள் என்கிற முறையில் மதுரை போன்ற நகரங்களுக்குச் சென்று கொண்டிருக்கின்றன. இன்னும் தஞ்சாவூர் தலை நகரத்திற்கே அந்தப் பஸ்கள் வரவில்லை. மற்ற ஊர்களுக்குச் சென்று கொண்டிருக்கின்றன. நேற்று கூட நான் வருகிறபோது உட்கார்ந்து பார்த்தால் உடம்பு பூரா மூட்டைப் பூச்சி. அவ்வளவுமே, சட்டையைப் பூரா கழற்றி, உதறுவது மாதிரி நிலைமை. அந்த நிர்வாகத்தில் எம்.டி.க்கு போன் பண்ணினால் யாரோ ஒருவர் எடுத்தார். ஏனென்றால் இந்த நிர்வாக அமைப்பு எப்படி இருக்கிறது என்பதற்காக உதாரணத்தைச் சொல்கிறேன். ஆகவே, இருக்கிற பஸ்கள் எனது, இன்றைக்கு அநேகமாக பல்வேறு சட்டங்களோடு, நல்ல சீட்டு அமைப்புகளோடு இல்லாமல் இருக்கிறது. திருவள்ளூர் போக்குவரத்துக் கழக பஸ்களுக்கு முன்பாக தனியார் பஸ்களை நிப்பாட்டினால் தனியார் பஸ்ஸிலே டிக்கெட் இல்லையென்று சொன்னால்தான் அரசு போக்குவரத்து பேருந்திலே மக்கள் ஏறக் கூடிய நிலைமை இருக்கிறது. அதை அமைச்சருடைய கவனத்திற்கு நான் கொண்டு வந்து நிர்வாகத்தை ஒழுங்குபடுத்த வேண்டுமென்று கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

மாண்புமிகு திரு. கே. ஏ. செங்கோட்டையன் : மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர் அவர்களே, மாண்புமிகு உறுப்பினர் குறிப்பிடுகிற நேரத்தில் தனியார் பேருந்துகளுக்கும் அரசு பேருந்துகளுக்கும் இருக்கிற நிலைமைகளைக் குறிப்பிட்டார்கள். ஆனால் இரண்டிற்கும் பல்வேறு வித்தியாசங்கள் இருக்கின்றன. அரசு என்று எடுத்துக் கொண்டால், ஒரு பணிமனை இருந்தால் தான் நாம் அந்தப் பகுதியிலே பேருந்துகளை இயக்குகிறோம். ஒரு பகுதிக்கு என்று எடுத்துக்கொண்டாலும் கூட—குறிப்பாக உங்களிடத்திலே எடுத்துச் சொல்ல வேண்டுமென்று சொன்னால் மேட்டூர் ஒரு நகரம். மேட்டூரிலிருந்து கொளத்தூர் வரையிலும் பேருந்துகளை இயக்க வேண்டுமென்று சொல்லி, திருவள்ளூர் பேருந்துகளை நாம் இயக்குகிறோம். அங்கே டனிமனை கிடையாது. அங்கே பல்வேறு இடப்பாடுகள் நமக்கு ஏற்பட்டுக் கொண்டிருக்கின்றன. அங்கே சர்வீஸ் ஸ்டேஷன் கிடையாது. அங்கே ஒரு அறை கூட கிடையாது. இது போன்ற எண்ணங்கள் தமிழ்நாட்டில் உள்ள அத்தனை பகுதிகளிலும் ஏற்பட்டிருக்கிறது. ஆனால் தனியார் பேருந்துகளை இயக்குகிற போது எவ்வளவு வேண்டுமானாலும், எப்படி வேண்டுமானாலும் எந்தக் காலத்திலும் கட்டணத்தை உயர்த்துகிற

[திரு.கே. ஏ. செங்கோட்டையன்]

[1993 ஏப்ரல் 6]

போது, நாம் அதற்குக் கடுமையான நடவடிக்கை எடுத்தாலும், சில தவறுகள் ஏற்பட்டுக் கொண்டிருக்கின்றன. ஆனால் தமிழகத்தைப் பொறுத்த வரையில் அரசு நிர்ணயித்த குறைந்த கட்டணத்தில் தான் நாம் பேருந்துகளை இயக்க வேண்டிய இக்கட்டான சூழ்நிலை இருக்கிறது என்பதை மாண்புமிகு உறுப்பினர்கள் புரிந்து கொண்டாக வேண்டும். ஆகவே தனியாரையும், நம்மையும் ஒப்பிட்டுப் பார்ப்பது சாலப் பொருத்தமாக இராது என்பதை இந்த நேரத்தில் தெரிவித்துக் கொள்கிறேன்.

பிற்பகல் 12-55.

திரு. ஜி. பழனிசாமி: மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர் அவர்களே, பொதுத் துறையை சீர்கேடு இல்லாத அளவுக்குக் கொண்டுவர வேண்டும். முன்னாள் பாரதப் பிரதமர் பரியாதைக்குரிய பண்டித ஜவஹர்லால் நேரு அவர்கள் தான் இந்த பொதுத் துறை திட்டத்தைக் கொண்டு வந்தார்கள். அப்போது தான் தனியார் துறையில் நடக்கக் கூடிய தவறுகளை, பொதுமக்களுக்கு பாதகம் வரக் கூடிய நிலைமைகளைத் தடுத்து நிறுத்துவதற்கு மிகப்பெரிய ஒரு ஆயுதமாக அதைப் பயன்படுத்தினார்கள். பொதுத் துறையை இந்த நாட்டில் உருவாக்கினால் தான் சீரான நிர்வாக அமைப்பு முறையைக் கொண்டுவர முடியும் என்பதற்காக பொதுத் துறையை பண்டித ஜவஹர்லால் நேரு அவர்கள் கொண்டு வந்தார்கள். அந்தப் பொதுத் துறையைப் பாதுகாக்க என்ன நடவடிக்கை நாம் எடுத்திருக்கிறோம் என்பதைப் பார்க்க வேண்டும். ஆக அந்த வகையில் தான் அந்தப் பொதுத் துறையை மூலம் பாதுகாப்பதோடு, இப்போது பஸ்கள் இருக்கும் நிலைமைகளைக் கொஞ்சம் மாற்றி, தனியார்களுக்கு ஈடாக அரசு பஸ்களை விட வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

அடுத்து 1987-ம் ஆண்டு அரசு வகுத்துள்ள சட்டத்தை எதிர்த்து தனியார்கள் அவர்களுக்கு வழித் தடங்கள் வேண்டுமென்பதற்காக கோர்ட்டுக்குச் சென்றிருந்தார்கள். ஆனால் 1992-லே கோர்ட்டினுடைய தீர்ப்பின்படி அந்த வழித்தடங்களில் அவர்கள் விடலாம் என்று தீர்ப்பு அளித்த பின்னர், அரசாங்கம் ஏன் அதை எதிர்த்து அப்பீல் செய்யவில்லை? அப்பீல் செய்யாமல், அவர்களுக்கே தாரை வார்த்துக் கொடுக்கும் அளவுக்கு இருந்தால் எப்படி பொதுத் துறையைப் பாதுகாக்க முடியும்? அதிலே இருக்கும் ரகசியம் என்ன? ஏன் அரசாங்கம் உடனடியாக அப்பீல் செய்யவில்லை? அந்த நிலைமை இன்றைக்கு எதை உருவாக்குகின்றது என்று சொன்னால், பொதுத் துறை நாளடைவில் குறைந்து, தனியார் துறைக்கு தாரை வார்த்துக் கொடுக்கும் நிலைமை உருவாகின்றது என்பதைத்தான் எடுத்துக் காட்டுகிறது. அந்த நிலை இருந்தால், பொதுத் துறை நலிந்துவிடும் அபாயம் இருக்கிறதென்பதை அமைச்சரவர்களின் கவனத்திற்குச் சட்டிக் காட்ட விரும்புகிறேன்.

1993 ஏப்ரல் 6] [திரு. ஜி. பழனிசாமி]

அதைப்போல சாலைப் போக்குவரத்துக் கழகம், இன்றைக்கு விபத்து என்பது சாதாரணமல்ல. இங்கே கூட நம்முடைய அமைச்சரவர்கள் பல்வேறு அறிக்கைகளிலே சொல்லியிருக்கிறார்கள். நாளுக்கு நாள் மனிதர்களின் உயிர்களை வாங்கும் விபத்துக்கள் அதிகமாக ஏற்பட்டுக் கொண்டிருக்கின்றன. இதைத் தடுப்பதற்கு என்ன வழி, என்ன நடவடிக்கை எடுக்கப் போகிறோம், அதற்கான திட்டம் என்ன? ஆண்டுதோறும் நம்முடைய வரவு-செலவுத் திட்டத்தில் பட்டியல் போட்டுக் காண்பிப்பதோடு நம்முடைய கணக்கு முடிவதில்லை. மனிதர்களுடைய உயிரை வாங்கும் விபத்துக்களைத் தடுப்பதற்கு அரசு உரிய நடவடிக்கை எடுக்க வேண்டும். கண்காணிப்பெல்லாம் போடப்பட்டிருக்கிறது. வண்டிகள் வேகமாகப் போனால் தடுப்பதற்கு காவல் துறை அதிகாரிகள் இருக்கிறார்கள் என்று சொல்லப்பட்டிருக்கிறது. எங்கேயாவது உப்புடி தடுக்கப்பட்டிருக்கிறதா. எந்த லாரியாவது அபராதம் கட்ட அரசாங்கம் நடவடிக்கை எடுத்திருக்கிறதா என்றால் இல்லை. ஒரு கைகாட்டி போன்று காவல் துறையினர் தடுத்து நிறுத்துகிறார்கள். அவர்களுக்குக் கொடுக்க வேண்டிய காணிக்கையைப் பெற்றுக்கொண்டு, அனுப்பிவிடுகிறார்கள். இப்படித்தான் தமிழகம் முழுவதும் நடைபெற்றுக் கொண்டிருக்கிறது.

மாண்புமிகு திரு. கே. ஏ. செங்கோட்டையன் : மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர் அவர்களே, மாண்புமிகு உறுப்பினரவர்கள் பேசும்போது, அடிக்கடி குறுக்கிட்டுச் சொல்வதற்காக, முதல்லேயே உங்களிடம் தனுமதி கேட்டுக்கொள்கிறேன். மாண்புமிகு உறுப்பினர் அவர்கள் பேசுகின்றபோது அரசு என்னென்ன நடவடிக்கை எடுத்து இருக்கிறது என்று குறிப்பிட்டார்கள். ஆம்னி-பஸ் ஆக இருந்தாலும், ஆட்டோவாக இருந்தாலும், லாரிகளாக இருந்தாலும், இந்த அரசு வந்ததற்குப் பிறகு, கடந்த 21 மாதங்களில் எடுக்கப்பட்ட நடவடிக்கைகள் பற்றி நான் பின்னாலே புள்ளி விவரமாகத் தருகிறேன் என்பதைத் தெரிவித்துக்கொள்கிறேன்.

பிற்பகல் 1-00

திரு. ஜி. பழனிசாமி : மாண்புமிகு துணைத் தலைவர் அவர்களே, விபத்துக்கள் எல்லாம் லாரிகள் மூலம்தான் அதிகமாக ஏற்படுகின்றன. கண்களைக் கூச வைக்கும் பவர் உள்ள லைட்டுகளை அவர்கள் பயன்படுத்துகிறார்கள். 6 லைட், 8 லைட் என்று லைட்டுகளைப் பொருத்திக் கொண்டு ஓட்டுகிறார்கள். எதிரில் வருகிற, பஸ், லாரி என்று எதுவுமே தெரியாமல் உள்ளன. கன்னியாகுமரியிலிருந்து சென்னைக்கு வரக்கூடிய திருவள்ளூர் போக்குவரத்துக் கழகம் பேருந்துகளில் முன்பெல்லாம் இரண்டு முறை டிரைவர்கள் மாறுவார்கள். இப்போது ஒரே டிரைவர்

[திரு. ஜி. பழனிச்சாமி]

[1993 ஏப்ரல் 6]

தான் அவ்வளவு தூரத்தையும் ஓட்டிக்கொண்டு வருகிறார் டிரைவரை மாற்றுவதே இல்லை. இப்படி எதிரில் கண்ணைக் கூச வைக்கும் லைட்டுடன் லாரிகள் வரும்போது கண்ணை பூத்துப் போகிறது. ஆகவே அந்தப் பவரைக் குறைப்பதற்கு நீங்கள் ஏதாவது நடவடிக்கை எடுக்கவேண்டும். லைட்டுகளை அவர்கள் கண்டபடி வைத்திருக்கிறார்கள். மஞ்சள் லைட், பச்சை லைட், சிவப்பு லைட் என்று கண்டபடி லைட்டுகளை போட்டிருக்கிறார்கள். அரசாங்கம் காவல் துறை மூலமாக அதைத் தடுப்பதற்கு நடவடிக்கை எடுக்கவேண்டுமென்று நான் கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

அதேபோல விபத்துகளில் உயிர் இழந்தவர்களுக்கு தனியார் பஸ்களாக இருந்தால் அவர்கள் இடைக்கால உதவித் தொகையாக ரூ. 25,000 வழங்கவேண்டும் என்றும், அதிலே 12,000 ரூபாய் உடனடியாக வழங்க வேண்டுமென்றும் இங்கே அறிவிக்கப்பட்டிருக்கிறது. இது எங்கேயும் நடப்பதே இல்லை. ஒவ்வொரு பட்டுஷெட்டிலேயும் இங்கே புத்தகங்கள் கொடுக்கிற போது இதுமாதிரி அறிவிக்கப்படுகிறதே தவிர, நடைமுறைக்கு சாத்தியமே இல்லாமல் இருக்கிறது. அதிலே 707 விபத்துக்கள் மட்டும்தான் நடந்திருப்பதாக புள்ளி விவரங்களில் சொல்லப்பட்டிருக்கின்றன. ஆயிரக்கணக்கான வழக்குகள் பல்லாண்டுக் காலமாக இன்னும் தீர்க்கப்படாமலேயே தேங்கிக் கிடக்கின்றன. (மணியடிக்கப்பெற்றது) முடித்துவிடுகிறேன். நான் இன்னும் வனத்துறை பற்றியே பேச ஆரம்பிக்கவில்லை.

மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர் : 10 நிமிடங்கள் முடிந்துவிட்டன. இப்போதுதான் தொடங்கியிருக்கிறேன். என்கிறீர்கள். விரைவில் முடிக்கவேண்டும்.

திரு. ஜி. பழனிச்சாமி : அந்த வழக்குகளின் விபரங்கள் இங்கே தரப்பட்டிருக்க வேண்டும். கொடுக்கப்படவில்லை. அந்த வழக்குகளை எல்லாம் கோர்ட்டுகள் மூலம் தீர்வு காண்பதற்கு நடவடிக்கை விரைவில் எடுத்து. பாதிக்கப்பட்ட அந்தக் குடும்பங்களுக்கு நிவாரணம் வழங்கவேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

அமைச்சர்கள், மாவட்ட ஆட்சித் தலைவர்கள், ஐ.ஏ.எஸ். ஐ.பி.எஸ். போன்ற அதிகாரிகளின் கார்களுக்கு மேலே சிவப்பு விளக்கு சிக்னல்கள் போட்டுக்கொண்டு போகிறார்கள். இதை யார் யார் வைத்திருப்பது என்ற கணக்கே இல்லை. இது யார் கண்ட்ரோலில் இருக்கிறது என்று தெரியவில்லை. பலபேர் வைத்துக் கொண்டு போகிறார்கள்.

[திரு. ஜி. பழனிசாமி]

[1993 ஏப்ரல் 6]

போது அந்தப் பஸ்களில் ஏறிப் பாருங்கள். அந்த நிர்வாகம் எப்படி இருக்கிறது என்று பாருங்கள். அதைப் பார்த்த பின்னாலாவது அதிகாரிகளிடம் கலந்து பேசுவதற்கு நல்ல வாய்ப்பு ஏற்படும். அவ்வளவு மோசமான பஸ்கள். அந்த அளவுக்கு பஸ்கள் அங்கே ஓடிக்கொண்டிருக்கின்றன. மோசமாக இருக்கின்றன.

ஆயிரம் மக்கள் தொகை இருக்கிற ஊர்களுக்கு பஸ்கள் விடப்படும் என்று சொன்னார்கள். எங்கள் பக்கமே அந்தத் திட்டம் திரும்பமாட்டேன் என்கிறது. தஞ்சை, நாகை மாவட்டம் என்று சொன்னாலே பஸ்கள் வரமாட்டேன் என்கிறது. அமைச்சர் அவர்களை குற்றம் சொல்ல வேண்டுமென்பதற்காகச் சொல்லவில்லை. அந்த திட்டம் அறிவிக்கப்பட்டும் எங்கள் பகுதியில் எந்த ஊர் என்றாலும் செல்ல முடியாது. இப்போது கூடப் பாருங்கள். மன்னார்குடியிலிருந்து திருத்துறைப்பூண்டிக்கு 6-ஆம் நம்பர் பஸ் ஓடிக் கொண்டிருந்தது. நிறுத்தப் பட்டு ஒரு வாரமாகிறது. இன்றைக்கு போக்குவரத்து மானியக் கோரிக்கை என்று சொன்னால், அங்கே இன்றைக்கு பஸ் மறியல் என்று எனக்கு நோட்டீஸ் வந்திருக்கிறது. ஒரு வாரமாக பஸ் ஓடவில்லை. படிக்கிற மாணவர்கள், அரசு ஊழியர்கள் அதிலே சென்று வருவார்கள். திடீர் என்று ஓடிக் கொண்டிருந்த அந்த பஸ் நின்று விட்டது. இன்னும் பல்வேறு ரூட்டில் பஸ்கள் நிறுத்தப்பட்டிருக்கின்றன. அமைச்சர் அவர்களிடத்திலே பல்வேறு கோரிக்கைகளைக் கொடுத்திருக்கிறேன். அந்தக் கோரிக்கைகளுக்கு இதுவரையிலும் பதில் இல்லை, நிறைவேற்றப்படவும் இல்லை. முத்துப்பேட்டையிலிருந்து சென்னைக்கு திருவள்ளூர் போக்குவரத்துக் கழக பஸ் ஒன்று இருந்தது. அது ஒரு ஆண்டுக் காலமாக எரிபொருள் தட்டுப்பாடு என்று சொல்லி அதை நிறுத்தி விட்டார்கள். எம்.டி.க்கு பல தடவை கடிதம் கொடுத்திருக்கிறேன். இதுவரையிலும் எந்த நடவடிக்கையும் இல்லை. எனக்குப் பதில் கூட அவர்கள் போடவில்லை.

மாண்புமிகு திரு. கே. ஏ. செங்கோட்டையன் : மாண்புமிகு துணைத்தலைவர் அவர்களே, மாண்புமிகு உறுப்பினர் அவர்கள் எந்தெந்தப் பகுதிகளிலே பேருந்துகள் நிறுத்தப்பட்டிருக்கின்றன என்று குறிப்பிட்டுச் சொல்வார்களானால் நாளை காலையே அந்தப் பேருந்துகள் அங்கே இயக்கப்படும் என்ற நல்ல செய்தியை நான் தெரிவித்துக்கொள்கிறேன்.

பிற்பகல் 1-05

திரு. ஜி. பழனிசாமி : அமைச்சர் அவர்களுக்கு நன்றி சொல்லக் கடமைப்பட்டிருக்கிறேன். (மணியடிக்கப்பெற்றது) மன்னார்குடியிலிருந்து திருத்துறைப்பூண்டிக்கு ஓடிக் கொண்

1993 ஏப்ரல் 6]

மாண்புமிகு திரு. கே. ஏ. செங்கோட்டையன் : மாண்புமிகு துணைத் தலைவர் அவர்களே, இப்பொழுது அதைக் குறித்து அரசு நடவடிக்கை மேற்கொண்டிருக்கிறது. யார் யார் அந்த ரிவால்விங் லைட் என்று சொல்லப்படுகிற கார்களுக்கு மேலே பொருத்தப்பட்டிருக்கிற லைட்டை வைத்துக் கொள்ளலாம், யார் யாருக்கு அந்தத் தகுதி இருக்கிறது என்பதை இந்த அரசு விரைவில் அறிவிக்கும் என்பதைத் தெரிவித்துக் கொள்கிறேன்.

மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர் : மாண்புமிகு வருவாய்த்துறை அமைச்சர்.

மாண்புமிகு திரு. எஸ். டி. சோமசுந்தரம் : மாண்புமிகு உறுப்பினர் அவர்கள் சொன்னார்கள். இப்போதெல்லாம் அமைச்சர்களின் கார்களின் மேலே சிவப்பு லைட் வைத்துக் கொண்டு போகிறார்கள் என்று சொன்னார்கள். இப்போது மட்டுமல்ல, அப்போதே இருந்தது. (குறுக்கீடு) என்னைக் கொஞ்சம் பேச விடுங்கள். இடையிலே இல்லாமலும் போயிற்று. எப்போது இடையில் இல்லாமல் போயிற்று என்றால் அனைத் திந்திய அண்ணா தி.மு.கழகம் ஆரம்பிப்பதற்கு முன்பு. எம்.ஜி. ஆரைக் கட்சியை விட்டு வெளியிலே அனுப்பிய பிறகு, அமைச்சர்கள் வெளியிலே போனால் அடையாளம் தெரிகிறது, போக முடியாத நிலை ஏற்படுகிறது என்று அப்போது தி.மு.க. ஆட்சிக் காலத்திலே முதலில் இருந்ததை, எம்.ஜி.ஆரை வெளியிலே அனுப்பிய பிறகு அவர்கள் போக முடியாமல் நிலை ஏற்பட்டதற்குப் பிறகு மேலே இருக்கிற லைட்டை எடுத்தார்கள்.

திரு. ஜி. பழனிசாமி : அதை யார் யார் வைக்க வேண்டுமென்று உத்தரவு போடப்படும் என்று போக்குவரத்துத் துறை அமைச்சர் அறிவித்திருக்கிறார். நிச்சயமாக அதைச் செய்ய வேண்டும். இல்லையென்றால் எல்லோரும் வைத்துக் கொள்வார்கள்.

அதைப் போன்று ஸ்பேர் பார்ட்ஸ். அதனால் போக்குவரத்துக் கழகங்களுக்கு நஷ்டம் ஏற்படுவதாகச் சொல்கிறார்கள். தஞ்சை மாவட்டத்தை இரண்டாகப் பிரித்து நாகை காயிதே மில்லத் மாவட்டம் என்று இப்போது இரண்டாக இருக்கிறது. சோழன் போக்குவரத்துக் கழகம்தான் தமிழகத்திலே அதிகமாக பேருந்துகளை இயக்கி சிறந்த முறையில் எரி பொருண் மிச்சப்படுத்துகிறது என்றும், ஸ்பேர் பார்ட்ஸ்களை குறைந்த அளவிலே அவர்கள் செலவிடுவதாகவும் இதிலே சோல்லப்பட்டிருக்கிறது. ஆனால் நிலைமை மோசமாக இருக்கிறது. அந்த சி.ஆர்.சி. பஸ்கள் மிக பழமையான பஸ்கள். தஞ்சை மாவட்டத்தில் அமைச்சர்கள் சுற்றுப்பயணம் செய்யும்

1993 ஏப்ரல் 6]

[திரு. ஜி. பழனிசாமி]

புருந்த பஸ்தான் அது. அந்த நகரப் பேருந்தின் எண் 6 (குறுக்
சீடு) அதை நான் எழுதிக் கொடுத்து விடுகிறேன். அதேபோன்று
முத்துப்பேட்டையிலிருந்து சென்னைக்கு திருவள்ளூர் பேருந்து
விடுங்கள்.

இன்னும் ஒன்றை உங்களுடைய ரூபகத்திற்கு கொண்டு
வருவது என்னுடைய கடமை என்று கருதுகிறேன். பேரறிஞர்
அண்ணா அவர்கள் முதலமைச்சர் ஆனவுடன் மன்னார்குடியிலே
ஒரு பெரிய நிகழ்ச்சியை நடத்தினார்கள். அதை நடத்திய
போது அவர் சொன்னார். தஞ்சாவூரிலிருந்து தலைநூயிறுக்கு
நேர் வழி பாதையில் தான் பஸ் விடுவதாக சொன்னார். அவர்
சொன்ன நேரம் சாலைப் போக்குவரத்து இல்லாத நேரம்.
இதை அவர் மன்னார்குடி முதல் பொது கூட்டத்திலே பேசினார்.

அதேபோன்று, மன்னார்குடி, மழவநல்லூர், விக்ரபான்
புரம், ஆளத்தம்பாடி, ஆலங்குடி, தலைநூயிறு-9 கிலோ
மீட்டர் தூரத்திற்கும் குறைவு; அதற்கு நேரடி பஸ், நேர் வழி
யில் விடுகிறேன் என்று அவர் சொன்னார். 26 ஊராட்சிகளை
இணைக்கக்கூடிய பகுதி அது. அவர் சொன்ன நேரத்தில் ரோடு
கள் கிடையாது. இப்போது ரோடுகள் முழுமையாக, கொஞ்சம்
கொஞ்சமாக போடப்பட்டு, இணைப்புகள் உண்டாகிவிட்டது.
(மணியடிக்கப்பெற்றது).

தஞ்சாவூரிலிருந்து தலைநூயிறுக்கு மன்னார்குடி வழியாக
பஸ்களை விடுவதற்கு நீங்கள் முயற்சிகளை மேற்கொள்ள
வேண்டும் என்று நான் கேட்டுக்கொள்ளக் கடமைப்பட்டு இருக்
கிறேன்.

அதே போன்று, இன்றைய தினம் இந்த கொள்கை
விளக்கக் குறிப்பிலே தொழிலாளர்களுக்கு என்று சொல்லப்
பட்டு இருக்கிறது. ஓய்வுபெறுபவர்களுக்கு 7,500-லிருந்து 8,500
வழங்குவதாகச் சொல்லப்பட்டு இருக்கிறது. இதை சென்ற
ஆண்டு குறிப்பிலும் பார்த்தேன். இந்த ஆண்டும் இது
இருக்கிறது. ஆனால், அந்த தொழிலாளர்களுக்கு ஆயிரம்
ரூபாய் என்பது உயர்த்திக் கொடுக்கப்படவே இல்லை. இந்த
கொள்கை விளக்கக் குறிப்பிலே குறிப்பிடப்பட்டுத்தான் இருக்
கிறதே தவிர, அது நடைமுறைப்படுத்தப்படவில்லை. அதை
உடனடியாக நடைமுறைப்படுத்த வேண்டும் என்று நான்
கேட்டுக்கொள்ளக் கடமைப்பட்டு இருக்கிறேன்.

அடுத்து, வனம். இன்றைக்கு வனத்துறையை எடுத்துக்
கொண்டால்கூட அநேகமாக நம்முடைய அமைச்சர் அவர்கள்
கூட பலமுறை அறிவித்து இருக்கிறார்கள். (மணியடிக்கப்
பெற்றது) முடித்து விடுகிறேன். வீரப்பனை இரண்டு மாதத்திலே
பிடிக்கிறேன் என்று அமைச்சர் அவர்கள் சொன்னார்கள். அது

[திரு. ஜி. பழனிசாமி]

[1993 ஏப்ரல் 6]

குறித்த செய்தியை பத்திரிகையிலும் பார்த்தேன். (குறுக்கீடுகள்) இன்றைக்கு ஆள் இல்லையாம். திரும்ப அவன் வருவான். (குறுக்கீடுகள்) அவன் காட்டிலே இருக்கிற வீரப்பன், எப்படியும் வருவான், போவான். அவனுடைய பாதைகளை கண்டுபிடிக்க முடியவில்லை, நம்முடைய காவல் துறைகூட சிறந்த முறையிலே அவனைப்பிடிக்க முயற்சி எடுத்தார்கள் நான் இல்லை என்று சொல்லிவிட்டேன். ஆகவே, சந்தன மரங்களை மட்டும் வெட்டுகிறவனை, கடத்துகிறவனை தடுக்கிறோம் என்று நாம் இருந்து விடக் கூடாது. நீங்கள் வன வளத்தைப் பாதுகாத்தால் தான், நீர் வளத்தைப் பாதுகாக்க முடியும்; நில வளத்தைப் பாதுகாக்க முடியும்; நாம் கொல்லுகின்ற தேசிய ஒருமைப் பாட்டையும் அதன் மூலமாகப் பாதுகாக்கக்கூடிய ஒரு நல்ல வாய்ப்பு ஏற்படும். மற்ற மரங்களை வெட்டுவதையும் நீங்கள் தடுப்பதற்கான முயற்சிகளை மேற்கொள்ள வேண்டும். சந்தன மரங்களை மட்டும் வெட்டுபவர்களைக் கைது செய்துவிட்டு, பிடித்து கேஸ் போட்டுவிட்டு, மற்றவர்களை விடுவது என்பது எந்தவகையிலேயும் சரியல்ல. எந்த மரமாக இருந்தாலும், அவற்றை வெட்டுபவர்களையும் பிடித்து அதற்கான உரிய நடவடிக்கை எடுக்க வேண்டும் என்று கேட்டுக் கொள்கிறேன். (மணியடிக்கப்பெற்றது)

வனத்துறையை சார்ந்து இருக்கிற ஊழியர்கள் தங் ளுடைய கோரிக்கைகளைத் தொடர்ந்து சொல்லிக்கொண்டு வருகிறார்கள். அமைச்சர் அவர்கள்கூட அவர்களுடைய மாநாட்டிலே கலந்துகொண்டு பேசியதை அன்றையதினம் நான் பார்த்து இருக்கிறேன். அவர்களுடைய செய்தியையும் பார்த்து இருக்கிறேன். வனத்துறை ஊழியர்களின் பிரச்சினைகளைப் பரிவோடு கவனித்து நிச்சயமாக அவர்களுடைய கோரிக்கைகளை படிப்படியாக நிறைவேற்றுவதற்கு அமைச்சர் அவர்கள் சொன்னார்கள். ஆனால், ஒன்றுகூட இதுவரையிலும் நிறைவேற்றப்படாத குறை அந்த ஊழியர்கள் மத்தியிலே இருக்கிறது. வனக் காவலர்கள் சங்கம் வைத்துக் கொள்ள நீங்கள் அனுமதிக்க வேண்டும், அங்கீகரிக்க வேண்டும் என்று நான் கேட்டுக்கொள்கிறேன். அதேபோல், வனக் காவலர்களுக்கு, அவர்களின் சிறப்பான பணிக்காக பாராட்டு வழங்க வேண்டும். உண்மையிலேயே மரத்தை வெட்டியவர்களை, சந்தன மரத்தை வெட்டியவர்களைக் கண்டுபிடித்த; வன அதிகாரிகளுக்கு நீங்கள் பாராட்டு அளிக்கவில்லை. அதற்கு மாறாக யார் யாரோ பரிசு பெறுகிறார்கள். உண்மையிலேயே சிறப்பாகப் பணியாற்றக்கூடிய அதிகாரிகளுக்கு நீங்கள் பரிசு வழங்க வேண்டும்.

மாண்புமிகு திரு. கே. ஏ. செங்கோட்டையன் : ஒரு

5 நிமிடத்திற்குப் பிறகு நீங்கள் எதிர்பார்க்கலாம்.

1993 ஏப்ரல் 6]

மாண்புமிகு பேர்வைத் துணைத் தலைவர் : சீக்கிரம் முடியுங்கள்.

திரு. ஜி. பழனிசாமி : வனத்துறையிலே பணியாற்றக் கூடிய அதிகாரிகளின் பட்டியல் வரும் என்று நான் எதிர் பார்க்கிறேன். ஒருவேளை வரவில்லை என்றால், இதை உங்களிடத்திலே ஞாபகப்படுத்த நான் விரும்புகிறேன். (மணியடிக்கப்பெற்றது) முடித்து விடுகிறேன்.

மாண்புமிகு பேர்வைத் துணைத் தலைவர் : மாண்புமிகு உறுப்பினர், பழனிசாமி அவர்களுக்கு நான் ஒரு கோரிக்கை வைக்கிறேன். தயவுசெய்து, நீங்கள் முடிக்க வேண்டும். (மிரிப்பு)

திரு. ஜி. பழனிசாமி : மாண்புமிகு பேர்வைத் துணைத் தலைவர் அவர்களே, காவல் துறை அதிகாரிகளுக்குக் கொடுப்பதுபோன்று, பாதிவிலையில், வாங்கக்கூடிய அத்தியாவசியமான பொருட்களை வனத்துறை அலுவலர்களுக்கும் வழங்க வேண்டும். அதுபோன்று காவல் துறைக்கு வழங்குகின்ற பாலியஸ்டர் துணியை வனத்துறை காவலர்களுக்கும் வழங்க வேண்டுமென்று அவர்கள் கேட்கிறார்கள். அது சாதாரணமான ஒன்று. அதையெல்லாம் உடனடியாக அவர்களுக்குக் கொடுக்க வேண்டுமென்று நான் கேட்டுக் கொள்கிறேன். அதுபோன்று அவர்கள் பஸ் பாஸ் கேட்கிறார்கள். இன்றைக்கு வனக்காவலர்கள், யாரையாவது பிடித்து விட்டார்கள் என்றால், அவர்களைக் கொண்டுசெல்ல, எப்படி காவல் துறையில் பஸ் பாஸ் கொடுக்கிறார்களோ அதுபோல் அவர்களுக்கும் வழங்குவதற்கான ஒரு திட்டத்தை அமைச்சர் அவர்கள் அறிவிக்க வேண்டும் என்று நான் கேட்டுக் கொள்ளக் கடமைப்பட்டு இருக்கிறேன். (மணியடிக்கப்பெற்றது). அதேபோன்று வனத்துறையில் பணியாற்ற கூடிய ஊழியர்கள் இறந்தால், அவர்களுக்கும் அந்த 60 ஆயிரம் ரூபாய் நிதியை வழங்குவதற்கு அமைச்சர் அவர்கள் முயற்சிகளை எடுக்க வேண்டும் என்று கேட்டு அவர்களுடைய கோரிக்கைகளை நீங்கள் படிப்படியாக நிறைவேற்ற வேண்டும் என்று கேட்டு நான் முடிப்பதோடு, சென்னை நகருக்கு பக்கத்தில் திருவள்ளூர் நகர் இருக்கிறது. (மணியடிக்கப்பெற்றது). திருவள்ளூர் நகர்-அநேகமாக பஸ் ரெயில்வே ஸ்டேஷன் வரையில் வருவதில்லை என்கிறார்கள். மிகப்பெரிய கோரிக்கை உண்ணாவிரதம் பஸ்மறியல் இதை போன்று செய்து கொண்டிருக்கிறார்கள். அந்த திருவள்ளூர் நகரிலிருந்து ரெயில்வே ஸ்டேஷன் வரையில் அந்த பஸ் இயங்குவதற்கு நீங்கள் ஆவன செய்ய வேண்டுமென்று கேட்டு, பேசுவதற்கு அனுமதியளித்த துணைத் தலைவர் அவர்களுக்கு நன்றி கூறி அமர்கிறேன்.

[1993 ஏப்ரல் 3]

பிற்பகல் 1-10

மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர் : திரு.
கே. ஆர். ராஜு.

திரு. கே. ஆர். ராஜு : மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே; எங்களை எல்லாம் வாழ வைக்கும், ஏழைகளின் இதயங்களில் நிறைந்திருக்கும் எங்கள் இதய தெய்வம், மாண்புமிகு டாக்டர் புரட்சித் தலைவி அவர்களின் ஆசியோடு வனத்துறை மற்றும் போக்குவரத்துத் துறை மானியக் கோரிக்கை மீது பேச அனுமதி அளித்தமைக்கு நீலகிரி மாவட்ட மக்கள் சார்பாக நன்றியைத் தெரிவித்துக் கொள்கிறேன்.

தற்போது கோவையில் இயங்கி வருகின்ற சேரன் போக்குவரத்துக் கழகத்தை இரண்டாகப் பிரித்து, மலைகளின் அரசியாக திகழ்கின்ற எழில் கொஞ்சம் நீலகிரி மாவட்டத்திற்கு, தனியாக ஒரு போக்குவரத்துக் கழகத்தை அமைத்து தந்து, அதற்கு மாண்புமிகு நமது இதயதெய்வம் டாக்டர் புரட்சித் தலைவி அவர்களின் திருப்பெயரைச் சூட்டி, நீலகிரி வாழ் மக்களின் நெஞ்சங்கள் குளிரச் செய்யும் படி கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

நீலகிரி மாவட்டத்தில் இன்றைய வரையிலும் போக்கு வரத்து வசதியே கிடைக்காத பல கிராமங்களுக்கு போக்கு வரத்து வசதி ஏற்படுத்தித் தரும்படி கேட்டுக் கொள்கிறேன். அதோடு மிகவும் மோசமான நிலைமையில் இயங்கி வருகின்ற போக்குவரத்துப் பேருந்துகளை மாற்றி புதிய பேருந்துகளை தரும்படி கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

கூடலூர் பகுதி என்பது கேரளா, கர்நாடகா மாநிலங்களை ஒட்டியுள்ள பகுதியாக இருக்கிற காரணத்தால் சுற்றுலாப் பயணிகள் வருகை அதிகரித்து வருவதால் கூடலூர் பேருந்து நிலையத்தை விரிவுபடுத்தித் தரும்படி கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

திராவிட முன்னேற்றக் கழக உறுப்பினர் பேசும்போது, தி.மு.க. ஆட்சிக்காலத்தில் 1973 ஆம் ஆண்டில் பேருந்துகளை தேசியமயமாக்கியதை பெருமையாகப் பேசிக் கொண்டார். டி.வி.எஸ்., ஏ.பி.டி. போன்ற பெரிய வசதி படைத்த பஸ் முதலாளிகளின் பேருந்துகளை தேசியமயமாக்கிய போது மூன்று மாதங்கள் அவகாசம் கொடுத்தும், மார்க்கெட் நிலவரப்படி ஈட்டுத் தொகை கொடுத்தும் உள்ளார்கள். ஆனால், நீலகிரி மாவட்டத்திலுள்ள சிறு பஸ் கம்பெனிகளின்

1993 ஏப்ரல் 6]

[திரு. கே. ஆர். ராஜ்]

உரிமையாளர்களுக்கு எந்தவிதமான முன்னறிவிப்புமின்றி சீமார் 160 பஸ்களை தி. மு. க. அரசு நள்ளிரவில் பறித்து கொண்டார்கள். இவர்களுக்கு நியாயமான தொகையும் வழங்கப்படவில்லை. இப்படிப்பட்ட தி.மு.க. வின் தேசியமயமாக்கிய விஷயத்தை பெருமையாகப் பேசுவது விந்தையாக இருக்கிறது. தமிழகம் முழுவதும் தனியார் பேருந்துகளுக்கு அனுமதி வழங்கப்பட்டுள்ளது. அதே போன்று நீலகிரி மாவட்டத்திற்கும் தனியார் பேருந்துகள் நடத்திட அனுமதி வழங்கிட வேண்டுமாய் கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

நீலகிரி மக்களுக்காக நீலகிரி மாவட்டத்தின் இயற்கைச் சூழல் பாதிக்காமல் இருக்க நமது அரசு மரங்களை வெட்ட அனுமதி மறுத்திருக்கிற இந்த நேரத்தில், தனியார் சிலர் நீதிமன்றத்திற்குச் சென்று மரங்களை வெட்ட உத்தரவு பெற்று மரங்களை அழிக்கும் சூழ்நிலை உருவாகிக் கொண்டிருக்கிறது. இதைத் தடுக்க ஆவன செய்து தரும்படி கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

முதுமலை வனவிலங்கு சரணாலயத்தில் வனவிலங்குகளைப் பாதுகாக்க, தனியார் வாகனங்களை அரசு அனுமதிப்பதில்லை. ஆனால், சிலர் அரசு உத்தரவை மறி நீதிமன்றத்தில் இடைக்கால உத்தரவைப் பெற்று, உதகை கல்லட்டி மசினகுடி முதுமலை, வழியாக பேருந்துகள் சென்று கொண்டிருக்கின்றன. இதனால் வனவிலங்குகளுக்கு இடையூறு ஏற்பட்டு, அவை இடம் மாறிச் செல்கின்ற சூழ்நிலை ஏற்படுகின்றது. இதைத் தடுத்து நிறுத்த ஆவன செய்து தரும்படி கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

தமிழ்நாடு அரசு தேயிலைத் தோட்டக் கழகத்தின் மூலமாக 'டேன் டி' - சின்கோனா காடுகளில் தேயிலை பயிர் செய்யத் திட்டமிடப்பட்டிருப்பதற்கு நீலகிரி மாவட்ட மக்கள் சார்பாக நன்றியைத் தெரிவித்துக் கொள்கிறேன். மேற்படி தேயிலைத் தோட்டக் கழகத்திற்கு வேலையாட்களைத் தேர்ந்தெடுக்கும் போது நீலகிரி வாழ் மக்களுக்கு முன்னுரிமை தந்து உதவுமாறு கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

நீலகிரி மாவட்டத்தில் காடுகள் வளர்க்க, தனியார் துறையினாலும், அரசு மற்றும் வனத்துறையினாலும், மாண்புமிகு வனத்துறை அச்சர் அவர்களின் நேரடி மேற்பார்வையில் வட்டத்திற்கு மேற்பட்ட மரக்கன்றுகள் நடப்பட்டு, நீலகிரியின் இயற்கை எழில் பாதுகாக்க எடுக்கப்பட்டுள்ள நடவடிக்கைகளுக்கு எனது மனமார்ந்த நன்றியினைத் தெரிவித்துக் கொள்கிறேன்.

கூடலூர் தொகுதியில் பெரும்பாலான நிலங்கள் நிலம்பூர் கோவிலுக்கு ஜன்ம ஒழிப்பு மூலம் அரசு எடுத்த பூமியாகும். இந்த பூமியை பிரிவு 17 என்னும் அடிப்படையில் உச்சநீதி

(திரு. கே. ஆர். ராஜா)

[1993 ஏப்ரல் 6]

மன்றத்தில் மிகப் பெரிய தோட்ட முதலாளிகள் வழக்கு தொடர்ந்துள்ளார்கள். இதனால் சிறு விவசாயிகள் மிகவும் பாதிக்கப்பட்டுள்ளார்கள். எனவே, உச்ச நீதிமன்றத்திலுள்ள வழக்கைத் துரிதப்படுத்தி, சிறு ஏழை விவசாயிகளுக்கு பட்டா வழங்கிட ஆவன செய்ய வேண்டுமாய் கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

நமது மாநிலத்தில் சி. பத்ரசாமி போன்ற வனச்சரகர்கள் வீரப்பன் கும்பலுடன் போராடி கஷ்டப்பட்டவர்கள். அவர்களை நாம் கௌரவிக்க வேண்டும். தி.மு.க. அரசு அவர்களுக்கு தேவையானவர்களை மாத்திரம் கௌரவப்படுத்தி உள்ளார்கள். இதனை மனதில் கொண்டு நாம், பாடுபடும் நம் அலுவலர்களை கௌரவிக்க வேண்டும் என்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

நீலகிரி மாவட்டத்திலிருந்து சென்னைக்கு ஒரு சொகுசு பஸ் விட வேண்டும் என்று கேட்டுக் கொண்டு எளது உரையை முடித்துக் கொள்கிறேன். நன்றி, வணக்கம்.

பிற்பகல் 1.15

மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர். திரு. டி. சுதர்சனம்

திரு. டி. சுதர்சனம் : மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர் அவர்களே, 1993-94-ஆம் ஆண்டின் போக்குவரத்துத் துறை மற்றும் வனத்துறை மானியக் கோரிக்கைகள் மீது பேசுவதற்கு வாய்ப்பு அளித்தமைக்கு நான் எனது நன்றியைத் தெரிவித்துக் கொள்கிறேன். கடந்த காலங்களில் நாட்டுடமையாக்குவதன் மூலமாக ஏழை எளிய மக்கள் பயன் அடைவார்கள் என்ற நோக்கத்தோடு பஸ்கள் நாட்டுடமையாக்கப்பட்டன. ஆனால் துரதிருஷ்டவசமாக நாட்டுடமையாக்கப்பட்ட பேருந்துகள் மிகவும் நஷ்டத்திலேயே இயங்கி வருகின்ற ஒரு துர்பாக்கிய நிலையை நாம் காண்கிறோம். இதற்கு என்ன காரணம் என்று நாம் ஆராயும்போது, போக்குவரத்துக் கழகத்திலே வேண்டாத உயர் பதவிகளும், பணிபுரிவோரின் திறமையின்மையும் தான் காரணம் என்று உறுதியாகச் சொல்ல முடியும்.

தமிழகத்தில் உள்ள 10 போக்குவரத்துக் கழகங்களுக்கும் புதியதாக சுமார் 2 ஆயிரம் புதிய பேருந்துகள் வாங்கியதாக கொள்கைக் குறிப்பிலே குறிப்பிடப்பட்டு இருக்கிறது. அதற்காக நான் தமிழக அரசைப் பாராட்டக் கடமைப்பட்டு இருக்கிறேன். ஆனால் பல்வேறு இடங்களில் பார் கிற போது பேருந்துகள் சரியாக பராமரிக்கப்படாத காரணத்தால், மழைக் காலங்களில் பயணம் செய்யும்போது திறந்த லேஸியிலே இருப்பதுபோன்ற நிலைமை உண்டாகிறது. குறிப்பாக குறிப்பிட்ட இரவு நேரக் கடைசிப் பேருந்துகள் கிராமப்புறங்

1993 ஏப்ரல்]

(திரு. டி. சுதர்சனம்)

களுக்குச் செல்லாத ஒரு துர்பாக்கிய நிலை இன்னும் இருக்கிறது. இதனால் பேருந்துகள் நடத்துவதிலே பல சங்கடங்கள் இருப்பதை நாங்கள் அறியாதவர்கள் அல்ல.

பல்லவன் போக்குவரத்துக் கழகத்திற்கு காவல்துறையைச் சேர்ந்த உயர் அதிகாரியை தலைவராக நியமிக்கும் பழக்கம் இருந்து வருகிறது. அவருக்கு மாதச் சம்பளம், வீட்டு வசதிப் படி, மற்றவைகளை போக்குவரத்துத்துறை அளிக்கிறது. இதனால் பல்லவன் போக்குவரத்துக் கழகத்திற்கு எந்த லாபமும் இருப்பதாக நான் நினைக்கவில்லை. ஆனால், அதற்கு மாறாக அவர்களால் நஷ்டம்தான் ஏற்படுகிறது. 16 போக்குவரத்துக்கழகங்களை வைத்துள்ளதாக நாம் கூறுகிறோம். இயக்குநர்களை வேறு நியமிக்கிறீர்கள். போக்குவரத்துறைத் செயலாளர், ஐ.ஏ.எஸ். அதிகாரிகள் இவர்கள் இதற்குத் தலைவராக இருக்கிறார்கள். அதிலே நிர்வாக இயக்குநர்களாக பொறியியல் வல்லுநர்களும் இருக்கிறார்கள். இப்படி நியமிக்கப்படுகின்ற இயக்குநர்களுக்கு சாதாரண மனிதனுடைய கஷ்டங்கள் அதிகமாகத் தெரியாது. போக்குவரத்துத் துறையை ஏப்படி லாபகரமாக நடத்துவது என்பதும் அதிகமாக அவர்களுக்குத் தெரியாது. இதனால் அந்த இயக்குநர்களை வேண்டாம் என்று சொல்லவில்லை. அவர்களுடன் அனுபவமிக்க ஆற்றல் மிக்க மக்கள் பிரதிநிதிகளையும் சேர்த்து இயக்குநர்களாக நியமிக்க வேண்டும் என்று இந்த நேரத்திலே நான் கேட்டுக் கொள்ள கடமைப்பட்டு இருக்கிறேன்.

மாவட்டத்திற்கு ஒரு போக்குவரத்துக் கழகம் துவக்கப் படவேண்டும். பல்லவன் போக்குவரத்துக் கழகத்தைப் பொறுத்தவரையில், ஒரு பஸ் ஒன்று, நாள் ஒன்றுக்கு 1,800 ரூபாய் வருமானமாகச் சம்பாதிக்கிறது. பாஸ் மூலமாக 200 ரூபாய் அந்த பஸுக்கு வருகிறது. ஆகவே ஒரு நாளைக்கு ஒரு பஸுக்கு 2 ஆயிரம் ரூபாய் வருமானம் இன்றைக்கு வருகிறது. டீசல் செலவு 400 ரூபாய் ஆகிறது. ஆயில் செலவு 30 ரூபாய் ஆகிறது. டயர் தேய்மானம் 90 ரூபாய் ஆகிறது. சம்பளம், இதர வகையறாக்கள் 1,200 ரூபாய் ஆகிறது. டாக்சேசன் 45 ரூபாய், வாங்கிய கடனுக்காக வட்டியாக 100 ரூபாய், ஸ்பேர் பார்ட்ஸ் 120 ரூபாய், இதரச் செலவுகள் 115 ரூபாய். வண்டித் தேய்மானம் 100 ரூபாய். ஆக 2,200 ரூபாய்க்கும் மேற்பட்ட செலவு இதற்கு ஏற்படுகிறது. வருமானம் 2 ஆயிரம் ரூபாய், செலவு 2,200 ரூபாய். நாள் ஒன்றுக்கு ஒரு பஸுக்கு 200 ரூபாய் நஷ்டம் ஏற்படுகிறது. பல்லவன் போக்குவரத்துக் கழகத்தில் உள்ள 2000-த்திற்கும் மேற்பட்ட பஸ்களுக்கு வருடத்திற்கு சுமார் 10 கோடி ரூபாய் நஷ்டம் ஏற்படுகிறது. பல்லவன் போக்குவரத்துக் கழகம் ஒவ்வொரு வருடமும் நஷ்டக் கணக்குக் காண்பிப்பதையே தனது சாதனையாகக் கொண்டுள்ளது.

[திரு. டி. சுதர்சனம்]

[1993 ஏப்ரல் 6]

சில அதிகாரிகள் திடீரென்று டிக்கட் பரிசோதனை நடத்தியபோது இரண்டு மணி கால அவகாசத்திற்குள்ளாக அபராதத் தொகையாக வசூலித்த தொகை 2,500 ரூபாய் ஆகும். இதன்படி 3 நாட்கள் தொடர்ந்து பரிசோதனை செய்ததன் காரணமாக, அப்பகுதி பேருந்துகள் மூலம் சுமார் 2 லட்ச ரூபாய் வசூல் கூடியிருப்பதாகச் சொல்கிறார்கள். ஆகவே, பல்லவன் போக்குவரத்துக் கழகம் லாபத்தில் இயங்க ஒரு நிபுணர் குழுவை நியமித்து, அவைகள் லாபத்திலே இயங்க அரசு முனைய வேண்டும். அந்த நிபுணர் குழுவிலே அனுபவம் மிக்க தொழிலாளர்களும் சேர்க்கப்படவேண்டும். மேலும் பல்லவன் போக்குவரத்துக் கழகத்தை இரண்டாகவோ, மூன்றாகவோ, பிரிப்பதன் மூலமாக நிர்வாகம் சீர் அமையும்.

மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர் அவர்களே, போக்குவரத்துக் கழகங்கள் இயக்கும் 7,990 வழித் தடங்களில் பாதிக்கும் மேல் லாபம்ற்றவை என்று விளக்கக் குறிப்பிலே தெரிவிக்கப்பட்டுள்ளது. மலைப் பிரதேசங்களிலே செல்லும் வண்டிகளில் லாபம் ஏற்படுவதில்லை எனவும் கூறியிருக்கிறீர்கள். ஆனால் இதே மலைப் பிரதேசங்களில் செல்லும் தனியார் வண்டிகள் மட்டும் லாபத்தில் எப்படி இயங்குகின்றன. இந்த நிலையைப் பற்றி அரசு ஆராயவேண்டும். குறிப்பாக கிராமப்புற மக்களுக்கு பேருந்துகள் விடப்பட்டுள்ளதால் சுமார் 3.42 லட்சம் மக்கள் பயன் அடைவதாக அரசு கூறியிருக்கிறது. இவை வெற்று புள்ளி விவரங்களே. ஆனால் நடைமுறையில் மக்கள் அனுபவிக்காமல் மிகவும் சிரமப்படுகிறார்கள். உதாரணமாகச் சொல்லவேண்டும் என்றால், செய்யாறு பகுதியிலே நம்முடைய அமைச்சரால் இயக்கி வைக்கப்பட்ட கிராமப் பேருந்து, போக்குவரத்துக் கழகப் பேருந்து பல மாதங்களாக நிறுத்தப்பட்டுள்ளதாகத் தெரிகிறது. இது நமது மாண்புமிகு அமைச்சர் அவர்களால் இயக்கி வைக்கப்பட்டது.

பிற்பகல் 1-20

மாண்புமிகு திரு. கே.ஏ. செங்கோட்டையன் : மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர் அவர்களே, உறுப்பினரவர்கள் எந்தப் பகுதி என்று என்னிடத்தில் எழுதித் தந்தால் நாளை காலை அந்தப் பேருந்து அங்கே இயக்கப்படும்.

திரு. டி. சுதர்சனம் : குறிப்பாக செய்யாறு பகுதியில் உள்ள ஏனாதவாடி, உத்திரமேரூர், வந்தவாசி, போன்ற இடங்களுக்கு அரசுப் போக்குவரத்துப் பேருந்துகள் இயக்கிவைக்கப்பட்ட பேருந்துகள் இப்போது சரியாக செல்லவில்லை என்று சொல்கிறார்கள். மேலும் தனியார் பேருந்துகள் கூட சில

1993 ஏப்ரல் 6]

[திரு. டி. சதர்சனம்]

கிராம மக்களுக்கு இல்லை. இந்நிலையில் செய்யாறிலிருந்து மாவட்ட தலைநகரான திருவண்ணாமலைக்குச் சென்று கொண்டிருந்த தடம் எண் 220, செய்யாறிலிருந்து ஆற்காடு, சோளிங்கர், வழியாக திருத்தணி சென்ற தடம் எண் 158 ஆகியவைகூட நிறுத்தப்பட்டுள்ளன. இந்நிலையில் அரசு கிராமங்களுக்கு போக்குவரத்து வசதி செய்துள்ளோம் என்று கூறுவது விளம்பரத்திற்குப் பயன்படுமேயொழிய மக்களுக்குப் பயன்படாது என்று நான் உறுதியாகக் கூறுகிறேன்.

7,331 நகரப் பேருந்துகளை இயக்குவதாக நீங்கள் கூறியிருக்கிறீர்கள். நகரப் பேருந்துகளில் பாதிக்கு மேற்பட்டவை பழைய பஸ்களாக உள்ளன. இவை பழுதடைந்துவிட்டால் அந்த பஸ் செல்லும் கிராமங்களுக்கு மாற்றுப் பேருந்து விடப்படுவது கிடையாது. இதனால் அப்பகுதி மக்கள் மிகவும் பாதிப்புக்குள்ளாகியிருக்கிறார்கள். அரசு இப்படிப்பட்ட நிர்வாக சீர்கேடுகளை உடனடியாகக் களையவேண்டும்.

தமிழ்நாடு போக்குவரத்துக் கழகங்கள் 1993 ஜனவரி வரை 15,792 புதிய பேருந்துகளை வாங்கியுள்ளதாகக் குறிப்பில் தெரிவித்துள்ளீர்கள். தமிழ்நாட்டில் இயக்கப்படும் பேருந்துகள் 14,536 ஆகும். இதன்படி மொத்த பஸ்களும் புதிய பஸ்களாக இருக்கவேண்டும். ஆனால் பழைய பஸ்கள் ஓடிக் கொண்டிருப்பதின் காரணம் என்ன என்பதை தயவு செய்து அமைச்சரவர்கள் விளக்க வேண்டுமென்றுக் கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

(மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்தலைமை.)

அரசின் கொள்கைக் குறிப்பில் போக்குவரத்துக் கழகங்களில் இயக்கப்படும் பேருந்துகளில் எண்ணெய் சேமிப்பும், இயக்கத் திறன் மற்றும் தொழில் திறன் ஆகியவை லாபகரமாக செயல்படுவதாக குறிப்பிடப்பட்டுள்ளது. அதே நேரத்தில் கிராமப் புறங்களுக்குச் செல்லும் பேருந்துகளிலும், நகர்ப்புற பேருந்துகளிலும், புறநகர் பேருந்துகளிலும் எப்பொழுதும் நிரம்பி வழியும் அளவில்தான் பொது மக்கள் பயணம் செய்கிறார்கள். இது அனைவரும் அறிந்த ஒன்றாகும். இந்நிலையில் போக்குவரத்துக் கழகங்கள் நஷ்டத்தில் இயங்குகின்றன என சொல்லப்படும்போது ஒரு ஐயப்பாடு மக்களுக்கு உண்டாகிறது. இதற்குக் காரணம் கழகங்களின் நிர்வாகக் கோளாறுகள்தான் என எண்ணுகிறேன். மேலும் மாநிலங்கள் இடையே (இண்டர்ஸ்டேட்) தடங்களில் பெருத்த லாபத்துடன் ஓடும் பேருந்துகளும் காரணமில்லாமல் திடீரென நிறுத்தப்படுகின்றன. ஆனால் அதே தடங்களில் தனிப்பட்டவர்களின் பேருந்துகள் செல்கின்றன. இது எப்படி சாத்தியமாகிறது?

[திரு. டி. சுதர்சனம்]

[1993 ஏப்ரல் 6]

சில தினங்களுக்கு முன்பாக பத்திரிகையில் ஒரு செய்தி படித்தேன். திண்டிவனத்திலிருந்து செஞ்சி வழியாக பெங்களூருக்கு 2 வண்டிகளும், பெங்களூரிலிருந்து திண்டிவனத்திற்கு 2 பேருந்துகளும் அரசுப் பேருந்துகளாக இயங்கிக் கொண்டு வந்தன. அதிக வசூல் எனவும் கூறப்பட்டது. ஆனால் அந்த வண்டிகள் நிறுத்தப்பட்டு விட்டன. தனியார் பேருந்துகள் மட்டும் இதே தடங்களில் தொடர்ந்து இயங்குகின்றன. அரசுப் போக்குவரத்தை நிறுத்த வேண்டிய அளவிற்கு வலிமையான காரணம் என்ன என்பதை அருள் கூர்ந்து அமைச்சரவர்கள் விளக்கவேண்டுமென்று கேட்டுக் கொள்கிறேன். இப்படிப்பட்ட தவறுகள் நடக்காவண்ணம் அரசு பார்த்துக் கொள்ளவேண்டும்.

இன்னொன்றையும் இங்கே சுட்டிக்காட்ட விரும்புகிறேன். சென்னையிலிருந்து பெங்களூர் செல்லும் வண்டிகள் கிளம்பு முன் டயர்களைக்கூட சரிபார்க்காமலே கிளம்புகின்றன எனவும் நான் கருதுகிறேன். சமீபத்தில் பெங்களூர் செல்லும் ஒரு பேருந்தின் டயர்கள் பிய்ந்து போய் 'பட்பட' என்று அடித்துக்கொண்டு போய்க் கொண்டிருந்தது. இதை நானே பார்த்தேன். அந்த வண்டி எண் 01381. பெங்களூர் வரை செல்லும் சூப்பர் பாஸ்ட் வண்டியே இப்படிப் போனால் வழியில் எங்காவது பழுதுபட்டால் அதனால் விபத்து ஏற்பட வாய்ப்பு உண்டல்லவா? இதற்கான ஒரிஜினல் டயர்கள் என்னவாயிற்று. புதிய வாகனம். அந்த வாகனத்தில் ஒரிஜினல் டயர் மாற்றியுள்ளார்கள். பிய்ந்து போன டயர்களை போடவேண்டிய அவசியம் என்ன என்பதை இந்த நேரத்தில் கேட்டுக் கொள்ள விரும்புகிறேன்.

போக்குவரத்துக் கழகங்களின் நிலையான ஆஸ்தி இருப்புகள் ஒவ்வொரு ஆண்டும் மறு மதிப்பீடு செய்யப்படுவதில்லை. இதனால் சொத்துக்களின் தற்கால மதிப்பு தெரிவதில்லை. ஆகவே ஒவ்வொரு ஆண்டும் மறு மதிப்பீடு செய்ய அரசு போக்குவரத்துக் கழகங்களுக்கு உத்தரவிட வேண்டும். எல்லா போக்குவரத்துக் கழகங்களையும் இணைப்பதன் மூலம் அவசர நடவடிக்கைகளை எடுப்பதற்காக கம்பியில்லா தொலைத் தொடர்பு ஏற்படுத்தவேண்டும். இதன்மூலம் பயணிகளின் சிரமத்தை பெரிய அளவில் குறைக்கலாம். சென்னை மற்றும் கோவை போன்ற பெரிய நகரங்களில் காலை நேர நெரிசலை தவிர்க்க வேண்டி காலை 7 முதல் பகல் 11 மணி வரையும், மாலை 4 முதல் இரவு 8 மணி வரையும் தேவையான அதிக அளவு பேருந்துகளை இயக்க வேண்டும். இதன் மூலம் பள்ளிக்கும் அலுவலகத்திற்கும் செல்பவர்களின் சிரமம் நீங்கும் உலக வங்கியின் மூலம் பெறப்படும் கடன்களில் 7 பணி மனைகள் கட்டுவதாகத் தெரிவித்திருக்கிறீர்கள். அந்தப்

1993 ஏப்ரல் 6] [திரு. டி. சுதர்சனம்]

பணிமனைகளை கட்டினால் மட்டும் போதாது. அங்கே வண்டிகளுக்கு வேண்டிய தேவையான தொழில் நுட்பப் பணியாளர்கள் அமர்த்தப்படவேண்டும். பழுதடையும் பேருந்துகள் சீர்செய்யப்பட்டு வர குறைந்தது 2 மணி நேரமாகிறது. இதற்கு மாற்றுப் பேருந்துகள் கூட விடப்படுவதில்லை. காரணம், பணிமனைகளில் தேவையான மாற்றுப் பேருந்துகள் இருப்பதில்லை.

பிற்பகல்-1-25

உதாரணமாக என் தொகுதியில் பூவிருந்தவல்லி மற்றும் ஆவடி பேருந்து பணிமனைகளில் ஒவ்வொன்றிலும் சுமார் 60 பேருந்துகள் இயங்குகின்றன. ஒவ்வொரு பணிமனையிலும் 5 அல்லது 6 மாற்றுப் பேருந்துகள் தான் உள்ளன. இவற்றில் 3 அல்லது 4 பேருந்துகள் எப். சிக்கு போகும் பேருந்துகளுக்கு பதிலாக இயக்கப்படுகின்றன. மீதியுள்ள ஒன்று அல்லது 2 பேருந்துகள் ஏதாவது பழுதுபட்டு அவசரத்திற்கு இயக்கப்படாத நிலையில் உள்ளன. இப்படிப்பட்ட நிலைமைகளை போக்க அரசு முன்வரவேண்டும். மேலும் ஒவ்வொரு பணிமனை சார்ந்த பேருந்து நிலையங்களில் பேருந்துகளின் கால அட்டவணை பெரிய அளவில் வைக்கப்பட வேண்டும். ஆவடியில் உள்ள பேருந்து நிலையத்தில் நேர அட்டவணை இல்லாததால் பொது மக்கள் மிகவும் சிரமப்படுகிறார்கள். அரசு இதை கவனத்தில் கொள்ள வேண்டுமென்றேன். அது மட்டுமல்லாமல் ஆவடியில் பேருந்து நிலையத்தில் நிழற்குடை கூட இல்லை. இது மிகவும் வேதனையாக உள்ளது. அரசு உடனடியாக ஆவடி என்றில்லாமல் தேவையான இடங்களில் எல்லாம் நிழற்குடை அமைக்க வேண்டும். பயணிகளுக்கு குடிநீர் வழங்கப்பட வேண்டுமென்பது மிக இன்றியமையாத ஒன்றாகும். ஒவ்வொரு பேருந்து நிலையத்திலும் கழிப்பிட வசதி இல்லாமல் பொது மக்கள் மிகவும் சிரமப்படுகிறார்கள். குறிப்பாக ஆவடியிலும் பூவிருந்தவல்லியிலும் உள்ள பேருந்துகளில் பயணம் செய்யும் பொது மக்கள் சிரமப்படுகிறார்கள். ஆகவே இந்த வசதி ஒவ்வொரு பேருந்து நிலையத்திலும் சிறப்பாக செய்து தர அரசு ஆவன செய்ய வேண்டும் என கேட்டுக் கொள்வதோடு மட்டும் அல்லாமல் பூந்தமல்லியிலிருந்து 2, 3 பேருந்துகள் நீக்கப்பட்டிருக்கின்றன. அதை உடனடியாக விடுவதற்கு அமைச்சர் அவர்கள் ஆவன செய்ய வேண்டும் என்று கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

பல்லவன் போக்குவரத்துக் கழகத்திலே பாயின்ட்டு-பாயின்ட் பி.பி. என்று சில தடங்களிலே பேருந்துகள் இயக்கப்படுகின்றன. இதனால் பொதுமக்களுக்கு என்ன ஈபம் என்று புரியவில்லை. இதனால் பொது மக்களின் பணம் வீணாக செலவிடப்படுகிறதே ஒழிய வேறொன்றுமில்லை. உதாரணமாக உயர்

[திரு. டி. சுதர்சனம்]

[1993 ஏப்ரல் 6]

நீதிமன்றத்திலிருந்து எனது தொகுதியான திருநின்றவூர் வரை 71-ஜெ என்னும் பேருந்து செல்கிறது. இது 17 ஸ்டாப்புகளில் நிறுத்தப்பட்டு செல்ல வேண்டும். இதற்குப் பயணக் கட்டணமாக ரூபாய் 3-00 வசூலிக்கப்படுகிறது. ஆனால் நடைமுறையில் திருநின்றவூரிலேயே இந்த பஸ் புறப்படும் பொழுதே நிற்கக் கூட இடமில்லாமல் நிரம்பி விடுகின்றது. ஆகவே சில முக்கிய ஸ்டாப்புகளில் மட்டும் நிறுத்தப்பட்டு சென்னை வந்து அடைகிறது. இந்நிலையில் இதே தடத்தில் 71 பி.பி. என்னும் பேருந்து தற்போது இயக்கப்படுகின்றது. இதில் பயணக் கட்டணமாக ரூ. 3.75 வசூலிக்கப்படுகிறது. இது 9 ஸ்டாப்புகளில் நிறுத்தப்படுகிறது. இதில் வேடிக்கை என்னவென்றால் இரண்டிற்கும் பயண நேர வேறுபாடு கிடையாது. ஆனால் 71 பிபி-இல் ஏற்பவர்கள் 75 காசு அதிகமாக செலவழிக்க வேண்டியிருக்கிறது. இது மாதிரி பொதுமக்களின் பணத்தை அநியாயமாக வாங்குவதை தயவுசெய்து கைவிட வேண்டும் என்று கேட்டுக் கொள்கிறேன். அந்தப் பேருந்துகளை ஒரே எண்ணிலேயே இயக்கினாலே போதுமானது. இதை அதுமட்டுமில்லாமல் நெரிசல் நேரங்களிலே அதிக அளவு பேருந்துகளை குறிப்பாக திருநின்றவூர்-உயர்நீதிமன்றம் இடையே இயக்க வேண்டும் எனவும் அரசைக் கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

போக்குவரத்துக் கட்டணங்களை பொறுத்த அளவிலே ஒரு சிறு யோசனையைத் தெரிவிக்கக் கடமைப்பட்டுள்ளேன். தற்போது பஸ் கட்டணத்தில் 65 காசு, 75 காசு, 85 காசு இருப்பதைமாற்றி முழு பத்துக்காசு நாணய விகிதத்தில் 70, 80, 90 காசு என்று கொண்டு வந்தால் பயணிகளுக்கும் நடத்துனர்களுக்கும் இடையில் ஏற்படும் சிறு சச்சரவுகளைத் தீர்க்கலாம். இதற்கும் ஆவன செய்ய வேண்டுகிறேன். என்னுடைய தொகுதியான பூவிரந்தவல்லியிலிருந்து ஆவடிக்கு மிகப் பெரிய அளவில் மக்கள் வாழ்கின்ற காமராசர் நகர் வழியாக அதிக அளவு பேருந்துகளை இயக்க வேண்டுமென கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

இரண்டு சக்கர வாகனங்களுக்கு லைப் டாக்ஸ் வசூலிக்கிறார்கள். அதேபோல் தனியார்களுடைய காரர்களுக்கும் லைப் டாக்ஸ் வசூலிக்க வேண்டும். தனியார்களுடைய காரர்களுக்கு இந்த ஆண்டு ஏப்ரல் 10 ஆம் தேதியுடன் வரி வசூல் முடிவடைகிறது. அந்த கால அவகாசம் ஏப்ரல் 30-ஆம் தேதி வரை நீடிக்க வேண்டும். ஆர்.டி.ஓ. அலுவலகங்களில் பேங்க் எக்ஸ்டென்ஷன் கவுண்டர்களை திறக்க அரசு ஆவன செய்ய வேண்டும். 1½ ஆண்டுகளுக்கு முன் மோட்டார் பைக் டாக்ஸி திட்டம் அறிவிக்கப்பட்டது. தமிழகத்திலும் சுற்றுலாத் தலங்களில் கூட இத்திட்டம் செயல்படுத்தப்பட வேண்டும். உடனே அதற்கு ஆவன செய்ய வேண்டும் ஏனென்கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

1993 ஏப்ரல் 6]

[திரு. டி. சுதர்கனம்]

தமிழகத்தில் சாலை விபத்துக்கள் பெருகி வருகின்றன. இதற்கு என்ன காரணம் என்று பார்க்கிறபோது ஓட்டுநர்கள் சாலை விதிகளை சரியாக பின்பற்றுவதில்லை என்ற உண்மை புலனாகிறது. ஓட்டுநர்களுக்கு உரிமம் வழங்குவதில் விதிகளை சரியாக பின்பற்றாமல் பிரேக் இன்ஸ்பெக்டர்கள் தவறாக நடக்கிறார்கள். அதே போன்று கடந்த காலத்தில் சென்னையில் தனியார், அரசு வாகனங்கள் பிரேக் சர்டிபிகேட் மற்றும் எப்.சி. வழங்கும் போது வண்டிகளை ஓட்டிப் பார்ப்பது உண்டு. ஆனால் இப்போது பிரேக் இன்ஸ்பெக்டர்கள் வண்டிகளை ஓட்டிப் பார்ப்பதே கிடையாது. அதேபோல சென்னையில் லாரிகள் மற்ற வாகனங்கள் எப். சி-க்கு நிறுத்தும்போது 10 தினங்கள்தான் அவர்களுக்கு கால அவகாசம் அனுமதி தருகிறார்கள். பத்து தினங்களுக்கு மேல் போனால் அபராதம் விதிக்கிறார்கள். அதனால் எப். சி-க்கான தேதி முடிந்தவுடன் ஒரு மாத கால அவகாசத்தை நீட்டித்துக் கொடுக்க வேண்டும் என்று கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

ஆர்.டி.ஓ. அலுவலகங்களில் பல்வேறு முறைகேடுகள் காலம் காலமாய் நடந்து வருகின்றன. அதை நிவர்த்தி செய்திட வேண்டும் என்று வேண்டுகிறேன். நீண்டகாலமாக பல்வேறு இடங்களில் ஆர்.டி.ஓ-க்கள் நியமிக்கப்படவில்லை. பல்வேறு இடங்களில் பிரேக் இன்ஸ்பெக்டர்கள் நியமிக்கப்படவில்லை. என்ன காரணத்தால் அவர்கள் நியமிக்கப்படவில்லை என்பது தெரியவில்லை. உடனே இந்த காலி இடங்கள் அனைத்தும் நிரப்பப்பட வேண்டும் என்றும் கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

பிற்பகல் 1-30.

கோயமுத்தூர்—நீலகிரி மாவட்டத்திற்கு தற்போது செயல்பட்டு வரும் சேரன் போக்குவரத்துக் கழகத்தை இரண்டாகப் பிரித்து நீலகிரி மாவட்டத்து மக்களின் நீண்டநாள் கோரிக்கைக் கிணங்க பிரிக்கப்படும் போக்குவரத்து கழகத்திற்கு அன்பு தலைவியும் முன்னாள் பிரதமர் அன்னை இந்திராகாந்தி அவர்களின் பெயராலே ஒரு போக்குவரத்துக் கழகத்தைத் துவக்க வேண்டும் என்று கேட்டுக் கொள்கிறேன். அதேபோல கப்பல் போக்குவரத்துக் கழகத்தை பொறுத்தவரை சேது சமுத்திர திட்டம் பல ஆண்டுகளாக பேசப்பட்டு, பல்வேறு கமிட்டிகளை மத்திய அரசு அமைத்துள்ளது. அவைகளில் இராமசாமி முதலியார் கமிட்டி மற்றும் டாக்டர் நாகேந்திரசிங் கமிட்டி மிகவும் ஆணித்தரமாக இத் திட்டத்தை ஆதரித்துள்ளது. தற்போது கூட்டுத்துறை நிறுவனமான ஸ்பிக் இத் திட்டத்தை ஏற்பேன் என்று கூறியுள்ளது வரவேற்கத்தக்கது. இது எப்போது துவங்கப்படும்? 1968-லே அதற்கான திட்டம் தயாரிக்கப்பட்டு ரூ. 110 கோடி செலவு செய்தால் ஆண்டு ஒன்று 3 கோடி ரூபாய் வருமானம் கிடைக்கும் என்று சொல்லியிருக்கிறார்கள். அதை உடனடியாக நிறைவேற்றுவதற்கு ஆவன செய்ய வேண்டும் என்று கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

[திரு. டி. சுதர்சனம்]

[1993 ஏப்ரல் 6]

மேலும் வேதாரண்யம் முதல் நாகப்பட்டினம் வரை உள்ள 19-ஆம் நூற்றாண்டின் கப்பல் போக்குவரத்து கால்வாயை உடன் தூர் எடுத்து ஆழப்படுத்துவதால் வேதாரண்யம் உப்பை நாகப்பட்டினம் துறைமுகத்திற்கு கொண்டுவர முடியும். பூம்புகார் போக்குவரத்துக் கழகத்திற்கு புதியதாய் 3 கப்பல்கள் வாங்குவதாய் அறிவித்துள்ளார்கள். தமிழ்நாட்டிலே நிலக்கரி அதிகமாய் தேவையுள்ளதால் இந்த 3 கப்பல்களை வாங்குவதோடு மட்டும் நிறுத்திக் கொள்ளாமல் அதிக கப்பல்கள் வாங்க வேண்டும். சிங்கப்பூருக்கும் சென்னைக்குமிடையே பயணிகள் கப்பல் ஏற்கனவே போய்க் கொண்டிருந்தது. அது எரிந்துவிட்டது. தமிழக அரசே அப்படிப்பட்ட ஒரு பயணிகள் கப்பலை உடனடியாக வாங்கி விடுவதன் மூலமாக நல்ல லாபம் பூம்புகார் கப்பல் போக்குவரத்துக் கழகத்திற்கு கிடைக்கும் என்று தெரிவித்துக் கொள்கிறேன். (மணியடிக்கப்பெற்றது.)

அதேபோன்று மாயாவி வீரப்பனை நாம் தனியாக அமைத்திருக்கின்ற போலீஸ் படை உதவியோடு, கர்நாடக அரசு உதவியோடு உடனடியாக பிடிக்க ஆவன செய்ய வேண்டும். வட ஆற்காடு—அம்பேத்கார் மாவட்டம், ஆலங்காயம் ரேஞ்சு ஆபீஸ் வனத்துறை அதிகாரிகள், கிருஷ்ணாவரம் விவசாயி சிக்கன் என்பவர் பல்வேறு காரணங்களுக்காக அழைத்துச் சென்று அடித்து கொன்று விட்டார்கள் என்று பத்திரிகையிலே செய்தி வந்திருக்கிறது. அது உண்மையா என்று விசாரித்து....

மாண்புமிகு திரு. கே. ஏ. செங்கோட்டையன்: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, உறுப்பினர் அவர்கள் அவரை அடித்து கொன்றிருக்கிறார்கள் என்று சொல்லியிருக்கிறார்கள். அதிலே வழக்கு நடைபெற்றுக் கொண்டிருக்கிறது. அதற்குள்ளே செல்ல வேண்டாம் என்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் : அந்த நிகழ்ச்சியைக் குறிப்பிடுவதோடு நிறுத்திக்கொள்ளுங்கள். அதற்குள்ளே போக வேண்டாம்.

திரு. டி. சுதர்சனம்: தலைவர் அவர்களே, அந்தக் குடும்பத்தாருக்கு தயவு செய்து தமிழக அரசு உதவி வழங்க வேண்டும் என்று கேட்டுக்கொள்கிறேன். அதே போன்று ஆலங்காயம் அடுத்த ஜம்னாமரத்தூர் ரேஞ்சு ஆபீசில் வேலை செய்யும் பாரஸ்ட் கார்டு வெங்கடேசன் என்பவரை சந்தவாசல் வனத்துறை அதிகாரி, அசிஸ்டென்ட் கன்சர்வேட்டர் ஆகியோர் சந்தசாவல் ரேஞ்சுக்கு அழைத்துச் சென்று சந்தனக்கடத்தலில் ஈடுபட்டவர்கள் பெயர்களை

1993 ஏப்ரல் 6]

[திரு. டி. சுதர்சனம்]

வெளியிட்டுவிடுவார்களோ என்று அஞ்சி அவரை சாகடித் விட்டார்கள் என்று சொல்கிறார்கள். 3 அதிகாரிகள் அது குறித்து தற்காலிக வேலைநீக்கம் செய்யப்பட்டுள்ளார்கள். அரசு நீதிவிசாரணைக்கு உத்தரவிட்டு தவறு செய்த அதிகாரிகளை தண்டிக்க தக்க நடவடிக்கை எடுக்க வேண்டும். என்று கேட்டுக்கொள்கிறேன். இந்த வாய்ப்பு கொடுத்ததற்கு பேரவைத் தலைவருக்கு நன்றி தெரிவித்து விடைபெறுகிறேன்.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: மாண்புமிகு போக்குவரத்துத் துறை அமைச்சர் அவர்களுடைய பதிலுரை.

மாண்புமிகு திரு. கே. ஏ. செங்கோட்டையன்: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, இம்மயம் முதல்குமரி வரை திராவிட இயக்கத்திற்கு புகழ் சேர்த்த புண்ணியவதியே (மேசையைத் தட்டும் ஒலி) தென்னாட்டின் ஐரான் ராணியே இந்நாட்டில் அடித்த அரசியல் புயலில் நாங்கள் சிக்கிசேழிந்து தத்தளித்தபோது, எங்களைக் காப்பாற்றி அரசியல் கரை சேர்ந்த காவல் தெய்வமே, (மேசையைத் தட்டும் ஒலி) அனைத்திந்திய அண்ணா திராவிட முன்னேற்றக் கழகத்தை அரியலையில் ஏற்றிவைக்க அல்லும் பகலும் பாடுப்பட்ட எங்கள் ஆராதனைக்குரிய தெய்வமே, உன்னை வணங்கி என் உரையைத் தொடங்குகின்றேன்.

மாண்புமிகு உறுப்பினர் பெருமக்கள் பல்வேறு நல்ல கருத்துக்களை இங்கே கோடிட்டுக்காட்டியிருக்கிறார்கள். ஒவ்வொரு துறையின் சார்பாக என்னென்ன நிறைகள் இருக்கின்றன என்பதையும் ஒரே குறைபாடுகளையும் சுட்டிகாட்டி இங்கே அமர்ந்திருக்கிறார்கள். அந்த உறுப்பினர் பெருமக்களுக்கு என்னுடைய முதற்கண் நன்றியைத் தெரிவித்துக்கொள்கிறேன்.

மாண்புமிகு உறுப்பினர் சுதர்சனம் அவர்கள் குறிப்பிட்டுக் காட்டுகின்றபோது சில கருத்துக்களை இங்கே கோடிட்டுக்காட்டினார்கள். கோடிட்டுக்காட்டுகின்ற நேரத்தில் இந்த பாயிண்ட்-டு-பாயிண்ட் என்ற பேருந்துகள் எதற்காக இயக்கப்படுகின்றன, அதிலே என்ன லாபம் இருக்கிறது என்று இங்கே குறிப்பிட்டுக் கேட்டார்கள். மாண்புமிகு தமிழகத்தின் முதல்வர் புரட்சித் தலைவி அவர்கள் பொறுப்பு ஏற்றதற்குப்பிறகுதான் இது போன்ற பேருந்துகளை நாம் இயக்குகின்ற நேரத்தில் அந்த பேருந்துகளில் பயணம் செய்கின்ற பெண்கள் தலைமைச் செயலகம் போன்ற பல்வேறு அலுவலகத்திற்கு செல்கின்ற

வாக்கெடுப்பு—தொடர்ச்சி

[திரு. கே. ஏ. செங்கோட்டையன்] [1993 ஏப்ரல் 6]

பெண்கள் அரை மணி நேரம் அல்ல ஒரு மணி நேரம் என்று அந்த நேரத்தை சிக்கனப்படுத்தி ஏறத்தாழ 36 கிலோ மீட்டர் தொலைவில் இருந்து வருகிறவர்கள் குறைந்தது 1 1/2 மணி நேர அளவில் அவர்கள் வந்து அடைந்து விடுகிறார்கள், இந்த சிறப்பான பேருந்துகளை இயக்குவதன் வாயிலாக.

பிற்பகல் 1.35

மாண்புமிகு உறுப்பினர்கள் குறிப்பிட்டதைப் போல எந்த இடத்திலே நாம் துவக்குகிறோமோ அந்த இடத்திலேயே அந்த பேருந்தில் உள்ள இருக்கைக்கு ஏற்ப, எண்ணிக்கைக்கு ஏற்ப அங்கே அந்தப் பேருந்தில் பயணம் செய்கிறார்கள் என்பதைச் சுட்டிக்காட்டினார்கள். ஆகவே, தமிழகத்தின் வரலாற்றில் ஒவ்வொரு சிந்தனை ஒட்டத்தோடும் மாண்புமிகு தமிழகத்தின் முதலமைச்சர் டாக்டர் புரட்சித் தலைவி அவர்கள் இந்தத் துறைக்குப் பல்வேறு அறிவுரைகளை வழங்கிக் கொண்டிருக்கிறார்கள். அந்த அடிப்படையில்தான் இந்தத் துறை இன்றைக்கு சிறப்பான முறையில் செயலாற்றிக் கொண்டிருக்கிறது. நான் பல்வேறு கடிதங்களைப் படித்துப் பார்க்கிற நேரத்தில் பாயிண்ட்-டு-பாயிண்ட் என்று விடக்கூடிய பேருந்துகள் எங்களுக்கு சௌகரியமாக இருப்பது மட்டுமல்ல எங்கள் நேரத்தைக் குறைக்கிறது. ஆகவே, நாங்கள் இதை வாழ்த்துகிறோம், பாரட்டுகிறோம் என்று பல்வேறு பெண்கள் சார்பாகக் கடிதங்கள் இங்கே எங்களுக்கு அனுப்பப்படுகின்றன. இதைக் குறிப்பிட்டுக் காட்டுவதற்குக் காரணம் தொலை தூரத்திலிருந்து இயக்கப்படுகின்ற நகரப் பேருந்துகள் ஏறத்தாழ சென்னை நகரத்தில் மட்டும் குறிப்பிட்டுக் காட்டினால் 100 மீட்டருக்கு ஒரு முறை பேருந்துகள் நிறுத்தி செல்ல வேண்டிய பஸ் ஸ்டாப்புகள் இருந்து கொண்டிருக்கின்றன. ஏறத்தாழ இந்த சென்னை நகரத்தில் 36 கிலோ மீட்டர் தூரத்திலிருந்து நாம் நகரப் பேருந்துகளை இயக்கிக் கொண்டிருக்கிறோம். அப்படி இயக்குகின்ற நேரத்தில் அந்த நகரப் பேருந்துகள் ஒரு இடத்திலிருந்து மற்றொரு இடத்திற்கு வந்து அடைவது ஏறத்தாழ 2 மணி அல்லது 2 1/2 மணிநேரம் காலதாமதம் ஏற்படுவது மட்டுமல்ல அந்தப் பயணிகள் அந்த வழியில் வருகின்ற அத்தனை பேருந்து நிலையங்களிலும் இறங்கி மற்றவர்கள் ஏறி, அந்த பேருந்துகள் வருகின்ற வாய்ப்புகள் இருக்கின்ற காரணத்தால் அதை குறைக்கின்ற வகையில் இந்தப் பேருந்துகளை இயக்குவதன் காரணமாக மட்டும் நம்முடைய தமிழகத்தின் ஒப்பற்றத் தலைவியாக இருக்கின்ற டாக்டர் புரட்சித் தலைவி அவர்கள் தற்குப் பின்னால் தலைமைச் செயலகத்திலிருந்து பணிகளை பொறுப்புக்குவந்த முடித்து செல்லுகின்ற பெண்கள் மற்றும் இருக்கின்ற

1993 ஏப்ரல் 6] [திரு. கே. ஏ. செங்கோட்டையன்]

பணியாளர்கள் 1½ பணி நேரம் முன்பாகவே அவர்களுடைய இல்லத்திற்குச் செல்லுகின்ற ஒரு நல்ல நிகழ்ச்சி இன்றைக்கு நடைபெற்றுக்கொண்டிருக்கிறது என்பதை நான் இந்த நேரத்தில் சுட்டிக்காட்டக் கடமைப்பட்டிருக்கிறேன். (மேசையைத் தட்டும் ஒலி) ஆகவே, இந்தப் பேருந்துகளின் எண்ணிக்கை முதலில் 2.3 என்று இயக்கப்பட்டதற்குப் பிறகு இன்றைக்கு 40 பேருந்துகள் இந்த தலைமைச் செயலகம் வாயிலாக நாம் இயக்கிக் கொண்டிருக்கிறோம் என்பதை நான் இந்த நேரத்தில் சுட்டிக்காட்டக் கடமைப்பட்டிருக்கிறேன்.

மாண்புமிகு உறுப்பினர்கள் குறிப்பிடுகிறபோது தனியாருக்கும் நமக்கும் இருக்கின்ற வேறுபாடுகளை இங்கே சுட்டிக்காட்டினார்கள். சிலபேர் சொல்கிற நேரத்தில் நம்முடைய தமிழ்நாட்டைப் பொறுத்தவரையிலும் இந்திய நாட்டில் எந்த மாநிலத்திலும் இல்லாத அளவுக்கு குறைந்த கட்டணத்தில் சிறந்த பேருந்துகள் இயக்குகிற மாநிலம் தமிழகம்தான் என்பதை நான் இன்னுக்கு (மேஜையைத் தட்டும் ஒலி) கோடிட்டு காட்ட கடமைப்பட்டிருக்கிறேன்.

இந்திய நாட்டினுடைய புள்ளிவிவரக் கணக்கின்படி தமிழகத்தில் பயணம் செய்கிற மக்கள் ஒரு நாளைக்கு 2 கோடி பேர் பேருந்தில்தான் பயணம் செய்கிறார்கள். ஒரு ஆண்டுக்கு 730 கோடி பேர் பேருந்தில்தான் பயணம் செய்து கொண்டிருக்கிறார்கள் என்பதை நான் இந்த நேரத்தில் சுட்டிக்காட்டக் கடமைப்பட்டிருக்கிறேன். இதைச் சுட்டிக்காட்டுவதற்குக் காரணம் தமிழ்நாட்டில் இருக்கின்ற மக்களில் பெரும்பாலோர், ஏறத்தாழ 62 சதவீதத்தினர் பேருந்தில் பயணம் செய்கின்ற நிகழ்வு வேறு எந்த மாநிலத்திலும் இல்லாத அளவுக்கு நம்முடைய ஒப்பற்றத் தலைவியாக இருக்கின்ற தமிழகத்தின் முதலமைச்சர் டாக்டர் புரட்சித் தலைவி அவர்கள் ஆட்சியில்தான் நடைபெற்றுக்கொண்டிருக்கிறது என்பதை (மேசையைத் தட்டும் ஒலி) நான் இந்த நேரத்தில் சுட்டிக்காட்டக் கடமைப்பட்டிருக்கிறேன்.

அதேபோல் மாண்புமிகு உறுப்பினர்கள் இங்கே குறிப்பிடுகிறபோது மற்றொரு கருத்தையும் இங்கே குறிப்பிட்டுக் காட்டினார்கள். 1000 மக்கள் தொகை உள்ள இடங்களில் எல்லாம் பேருந்து இயக்கப்படுகிறதா என்று சில உறுப்பினர்கள் கோடிட்டுக் காட்டினார்கள். நம்முடைய தமிழ்நாட்டு புள்ளிவிவரக் கணக்கை எடுத்துப் பார்க்கிறபோது 29 பகுதிகளைத் தவிர மற்ற அத்தனைப் பகுதிகளிலும் 1000 மக்கள் தொகை இருக்கின்ற இடங்களில் பேருந்து இயக்கப்படுகிற பெருமை (மேசையைத் தட்டும் ஒலி) இந்திய நாட்டினுடைய வரலாற்றிலேயே தமிழகத்தில் தான், டாக்டர் புரட்சித் தலைவி அவர்களுடைய

[திரு. கே. ஏ. செங்கோட்டையன்] [1993 ஏப்ரல் 6]

ஆட்சியில்தான் நடைபெற்றுக் கொண்டிருக்கிறது என்பதை நான் இந்த நேரத்தில் சுட்டிக்காட்டக் கடமைப்பட்டிருக்கிறேன். (மேசையைத் தட்டும் ஒலி) இந்த 29 இடங்களில் நாம் இயக்கவில்லை என்பதற்குக் காரணம் அந்த 29 இடங்களிலும் பாதை வசதி சரியாக இல்லை. அந்தப் பாதை வசதியை பொதுப்பணித் துறை இன்று விரைந்து அந்தப் பணிகளை மேற்கொண்டிருக்கிற காரணத்தால் இன்னும் ஓரிரு மாத காலத்திற்குப் பிறகு தமிழ்நாட்டில் எந்தப் பகுதியிலும் ஆயிரம் மக்கள் தொகை கொண்ட பகுதியில் பேருந்து இல்லை என்ற நிலை மாற்றி அமைக்கப்படும். (மேசையைத் தட்டும் ஒலி)

அதேபோல் போக்குவரத்துத் துறையைப் பொறுத்த வரையில் தி.மு.க. ஆட்சி இருந்த நேரத்தில் 1990-91 ஆம் ஆண்டு 42 கோடி ரூபாய் நஷ்டம். ஆனால் நம்முடைய அரசு பொறுப்பேற்றதற்குப் பின்னால் பல்வேறு புதிய திட்டங்களை நாம் உருவாக்கியதன் வாயிலாக 1991-92-ல் இந்த அரசு ஆட்சிப் பொறுப்பில் இருக்கிற நேரத்தில் அந்த நஷ்டம் 22½ கோடியாக குறைக்கப்பட்டிருக்கிறது என்பதை (மேசையைத் தட்டும் ஒலி) நான் இந்த நேரத்தில் சுட்டிக்காட்டக் கடமைப்பட்டிருக்கிறேன்.

இன்றைக்கு பேருந்துகளை இயக்குகிற நேரத்தில் ஒரு கிலோ மீட்டருக்கு செலவு 6 ரூபாய் 50 பைசா. ஆனால் இதிலே வருவாய் 6 ரூபாய் 03 பைசா தான் இன்றைக்கு கிடைத்துக் கொண்டிருக்கிறது. ஒரு கிலோ மீட்டருக்கு ஏறத்தாழ 47 பைசா நஷ்டத்தில் இந்தப் பேருந்தை இயக்க வேண்டிய ஒரு சூழ்நிலை நமக்கு இருக்கிறது. டீசல் விலை 23½ சதவீதம் ஏறியதன் வாயிலாக நாம் ஏறத்தாழ 15000 பேருந்துகளை இயக்கிக் கொண்டிருக்கிற இந்தத் துறையில் 11 ஆயிரத்திற்கு மேற்பட்ட வழித் தடத்தில் நஷ்டத்தில் இயக்குகிற ஒரு சூழ்நிலை இன்றைக்கு நிலவிக் கொண்டிருக்கிறது என்பதை நான் இந்த நேரத்தில் சுட்டிக்காட்டக் கடமைப்பட்டிருக்கிறேன்.

பிற்பகல் 1-40

இதைச் சுட்டிக்காட்டுவதற்குக் காரணம், வேறு மாநிலங்களில் டீசல் விலை உயர்ந்த நேரத்தில், உடனடியாகப் பேருந்து கட்டணத்தை உயர்த்தி இருக்கிறார்கள். ஆனால், நம்முடைய மாநிலத்தைப் பொறுத்தவரையில் தாயுள்ளம் கொண்டிருக்கிற, நம்முடைய ஒப்பற்றத் தலைவியாக இருக்கிற தமிழகத்தின் முதல்வர் டாக்டர் பரட்சித் தலைவி அவர்கள் பொறுத்துக் கொண்டிருக்கிறார்கள். பேருந்துக் கட்டணத்தினுடைய நிலையை ஏற்றாமல் பரிசீலித்துக் கொண்டு இருக்கிறார்கள் என்பதையும் இந்த நேரத்திலே சுட்டிக்காட்டக் கடமைப்

1993 ஏப்ரல் 6] [திரு. கே. ஏ. செங்கோட்டையன்]

பட்டிருக்கிறேன். இங்கே குறிப்பிட்டுக் காட்டுகிறபோது ஒரு கருத்தையும் உங்களிடத்திலே கோடிட்டுக் காட்டக் கடமைப் பட்டிருக்கிறேன். வேறு மாநிலத்தோடு நம்முடைய மாநிலத்தை ஒப்பிட்டுக் காட்டியாக வேண்டும். பக்கத்திலே இருக்கிற கர்நாடக மாநிலத்தில் இயக்கப்படுகிற பேருந்துகள் 12 ஆயிரம். ஆனால் அங்கே பணியாளர்கள் 55 ஆயிரம் பேர்தான் இருக்கிறார்கள். ஆனால் நஷ்டம் எவ்வளவு கோடி என்று சொன்னால் 129 கோடி ரூபாய் ஏற்பட்டிருக்கிறது. ஆனால் தமிழ் நாட்டைப் பொறுத்தவரையிலும் 14,514 பேருந்துகளை நாம் இயக்குகிறோம். பணியாளர்களாக 1,10,090 பேர்கள் இங்கே பணியாற்றிக்கொண்டு இருக்கிறார்கள். அப்படிப் பணியாற்றுகின்ற நேரத்தில், இந்த டிசல் விலை உயர்ந்ததற்குப் பிறகு ஏற்பட்டு இருக்கிற நஷ்டம் மட்டும் 60 கோடி ரூபாய்தான். ஆகவே, இதை ஒப்பிட்டுப் பார்ப்பதற்குக் காரணம், டிசல் விலை உயர்ந்த நேரத்திலே, அதற்குப் பிறகு, இந்த 6 மாதத்திற்கு, செப்டம்பர் மாதத்திலே நாம் ஒருகணக்கை எடுத்தோம். அதே கணக்கைத்தான் கர்நாடக மாநிலத்திலே எடுத்தார்கள், அங்கே, குறைந்த அளவிலே பேருந்துகளை வைத்துக்கொண்டு 129 கோடி ரூபாய் நஷ்டம். ஆனால் நாம் அதிகப் பேருந்துகளை வைத்துக் கொண்டு, அதிக கிராமங்களுக்குப் பயணிகளை ஏற்றிச் செல்கின்ற இந்தப் பேருந்தில் நஷ்டம் எவ்வளவு என்று சொன்னால் 60 கோடி ரூபாய் என்பதையும் நான் இந்த நேரத்தில் சுட்டிக்காட்டக் கடமைப் பட்டிருக்கிறேன். அதோடு மட்டுமல்ல, மாணவர்களுக்குச் சலுகைக் கட்டணம்; உடல் ஊனமுற்றவர்களுக்குச் சலுகைக் கட்டணம்; விடுதலைப் போராட்ட வீரர்களுக்குச் சலுகைக்கட்டணம்; மொழிப்போர் வீரர்களுக்குச் சலுகைக் கட்டணம்; எல்லைப்போர் வீரர்களுக்குச் சலுகைக் கட்டணம்; நாடகக் குழுவினருக்குச் சலுகைக் கட்டணம் என்று வழங்குகிறபோது, நம்முடைய ஒப்பற்றத் தலைவியாக இருக்கிற தமிழகத்தின் முதல்வர் புரட்சித் தலைவியினுடைய ஆட்சியிலேதான் இதை நாம் வழங்கிக்கொண்டிருக்கிற காரணத்தினாலே நாம் அந்தத் தொகையைப் பெறுகிறபோது இந்தப் போக்குவரத்துக் கழகங்கள் ஓராண்டுக் காலம் கழித்து அந்தத் தொகையைப் பெறுகிறபோது, அதிலே வட்டியையும் நீங்கள் கோடிட்டுப் பார்க்கிறபோது ஏறத்தாழ இந்தத் துறைக்கு மட்டும் 32 கோடி ரூபாய், ஓராண்டுக்காலம் கழித்து அந்தத் தொகையை நாம் பெறவேண்டிய சூழ்நிலை இருக்கிறது என்பதையும் நான் இந்த நேரத்திலே சுட்டிக்காட்டக் கடமைப்பட்டிருக்கிறேன். இதுபோன்று தனியாரிடத்திலே இல்லை. ஆகவே, இதுபோன்ற நிலைமைகள் இருக்கின்றன. அதே நேரத்திலே ஊனமுற்றவர்களும் பேருந்திலே பயணம் செய்கிறார்கள். தனியாருடைய பேருந்திலே அவர்கள் பயணம் செய்கின்ற வாய்ப்புகள் இல்லை. நம்முடைய பேருந்திலே பயணம் செய்கிற போது அந்தப் பேருந்தை நிறுத்தி ஏற்றுகிறபோது மட்டும், 4, 5 பேர்களை ஏற்றுவதற்கு, பேருந்தை நிறுத்தி

[திரு. கே. ஏ. செங்கோட்டையன்] [1993 ஏப்ரல் 6]

ஏற்றுக்கொள்ள நிறையில் காலதாமதம் ஏற்படுகிறது. அந்தப் பேருந்தை நாம் இயக்கிக் கொண்டிருக்க வேண்டிய சூழ்நிலை யும் இருக்கிறது என்பதையும் நான் இந்த நேரத்தில் சுட்டிக் காட்டக் கடமைப்பட்டிருக்கிறேன். ஆகவே, இது போன்ற நிலையை தமிழகத்திலே இருக்கிற, அடித்தளத்திலே மக்கள், ஊனமுற்றவர்கள், கண் தெரியாதவர்கள், இருக்கிற பல்வேறு இடர் பாடுகள் உள்ளவர்களையெல்லாம் ஏற்றிச் செல்ல வேண்டிய ஒரு சூழ்நிலை, தமிழ் நாட்டிலே ஒப்பற்றத் தலைவியாக இருக்கின்ற தமிழகத்தின் முதல்வர் புரட்சித் தலைவியினுடைய கருணையுள்ளத்தின் காரணமாக இருப்பதால் இந்தப் பேருந்துக் கழகங்கள் இன்றைக்கு நஷ்டத்திலே இயக்கிக் கொண்டிருக்கின்றன என்பதையும் நான் இந்த நேரத் திலே சுட்டிக்காட்டக் கடமைப்பட்டிருக்கிறேன்.

பிற்பகல் 1-45

அதேபோல, மாண்புமிகு உறுப்பினர்கள் இங்கே குறிப்பிடு கின்றபோது மற்றொரு கருத்தையும் சொன்னார்கள், இன்றைக்கு இந்தப் பேருந்துகளை இயக்குகின்ற நேரத்தில் நீங்கள் எப்படி இந்தப் பேருந்துகளை இயக்கப் போகிறீர்கள் என்று இங்கே குறிப்பிட்டார்கள். 1982-83—ஆம் ஆண்டில் ஒரு டயர் ஓடிய தூரம் ஒரு லட்சம் கிலோ மீட்டர். ஆனால் நம்முடைய அரசு பொறுப்பேற்றதற்குப் பிறகு தற்போது ஒரு டயர் ஓடு கின்ற தூரம் 1,47,000 கிலோ மீட்டர். அந்த அளவிற்கு அந்த டயரை சிறப்பான முறையிலே ஓட்டுகின்ற அளவுக்கு இந்தத் துறை ஆய்ந்து அதற்குப் பிறகு இந்தச் செயலை ஆற் றியிருக்கிறது என்பதையும் நான் இந்த நேரத்திலே சுட்டிக் காட்டக் கடமைப்பட்டிருக்கிறேன். (மேசையைத் தட் டும் ஒலி) 1982-83—ஆம் ஆண்டு பேருந்துகள் ஒரு நாளைக்கு ஓடிய தூரம் 310 கிலோ மீட்டர் ஆனால் தற்போது ஓடுகின்ற தூரம் நாளொன்றுக்கு 390 கிலோ மீட்டர் என்ப தையும் நான் இந்த நேரத்திலே கோடிட்டுக்காட்டக் கட மைப்பட்டிருக்கிறேன். ஆகவே, இந்தத் துறையைப் பொறுத்தவரையிலும் ஒரு விஞ்ஞான வளர்ச்சி ஏற்பட்டு சிறப் பான முறையில் ஒவ்வொரு திட்டங்களையும், டயர்களைப் பொறுத்தவரையிலும் சரி, உதிரிப்பாகங்களாக இருந்தாலும் அதை நாம் ஆய்வு செய்து கம்ப்யூட்டர் முறையிலே வைத்துக் கொண்டு ஒரு போக்குவரத்துக் கழகத்திலே அதைப் பயன் படுத்துகிற போது அது எவ்வளவு கிலோமீட்டர் தொலைவுக்குப் பயன்படுகிறது, எந்த முறையிலே பயன்படுகிறது, எப்படி எல்ல முறையிலே பயன்படுகிறது என்பதை ஆராய்ந்து பார்த்து, அதற்குப் பிறகுதான், சிறப்பான முறையிலே, அந்தப் போக்குவரத்துக் கழகங்களில் பயன்படுத்தப்படுகிறது டய ராக இருந்தாலும் சரி, உதிரிப்பாகங்களாக இருந்தாலும் சரி, சிறப்பான முறையிலே இருக்கிற உதிரிப்பாகங்களையும்

1993 ஏப்ரல் 6]

[திரு. கே. ஏ. செங்கோட்டையன்]

டயர்களையும் தான் நாம் வாங்கிக் கொண்டு இருக்கிறோம் என்பதை நான் இந்த நேரத்திலே கோடிட்டுக் காட்டக் கடமைப்பட்டு இருக்கிறேன். ஆகவே, நம்முடைய அரசைப் பொறுத்தவரையிலும் சிறப்பான முறையிலே பல்வேறு திட்டங்களை வகுத்து, ஒன்றன் பின் ஒன்றாக இருக்கின்ற ஒரிரு குறைபாடுகளையும் களைத்து கொண்டிருக்கிற அரசாக நம்முடைய அரசு இருந்து கொண்டிருக்கிறது என்பதையும் நான் இந்த அரசு நேரத்திலே சுட்டிக் காட்டக் கடமைப்பட்டிருக்கிறேன். இங்கே மாண்புமிகு உறுப்பினர் திரு. அப்பு நேடேசன் அவர்கள் பேசுகிறபோது, நேசமணி போக்கு வரத்துக் கழகத்தில் இருக்கிற பேருந்துகள் ஒழுகிக் கொண்டு இருக்கின்றன என்று குறிப்பிட்டுக் காட்டினார்கள். அதைக் கருத்திலே கொண்டு தான் நம்முடைய மாண்புமிகு இதய தெய்வம் டாக்டர் புரட்சித் தலைவி அவர்கள் பொறுப்பேற்றதற்குப் பிறகு 226 பேருந்துகள் ஏறத்தாழ ஒரு கோடியே 58 இலட்சம் ரூபாய் செலவில் சீரமைக்கப்பட்டிருக்கிறன என்பதையும் இந்த நேரத்திலே நான் தெரிவித்துக் கொள்ளக் கடமைப்பட்டிருக்கிறேன்.

பிற்பகல் 1-45

ஆகவே, ஒவ்வொரு துறையிலும் எங்கெங்கே குறைபாடுகள் இருக்கின்றனவோ அந்தக் குறைபாடுகளைக் களைவதற்காக இந்த அரசு விரைந்து செயலாற்றிக் கொண்டிருக்கிறது என்பதையும் நான் இந்த நேரத்திலே தெரிவித்துக் கொள்ளக் கடமைப்பட்டிருக்கிறேன்.

இந்த அரசைப் பொறுத்தவரையிலும் போராட்டங்கள் ஏற்படுகின்றபோது ஏற்பட்டிருக்கின்ற நிகழ்ச்சியை நான் இந்த நேரத்திலே சுட்டிக்காட்டியாக வேண்டும்.

இங்கே 1992—93 வது ஆண்டு மட்டும் போராட்டங்களில் எரிக்கப்பட்ட பேருந்துகள் 21. சேதப்படுத்தப் பட்ட பேருந்துகள் 1230. சேதத் தொகை 1 கோடியே 25 இலட்சம். போராட்டங்கள் காரணமாக—கர்நாடகம் போன்ற பல்வேறு இடங்களிலே ஏற்பட்ட போராட்டங்களின் காரணமாக வருவாய் இழப்பு மட்டும் 4 கோடியே 2 இலட்சம். அதே போல மொத்த இழப்பு குறிப்பிட்டு காட்டினால் 5 கோடியே 45 இலட்சம் ரூபாய் இன்றைக்கு அரசுக்கு ஓராண்டுக் காலத்தில் இழப்பு ஏற்பட்டிருக்கிறது. இந்தத் துறைக்காக என்பதை மட்டும் நான் இந்த நேரத்திலே சுட்டிக்காட்டக்கடமைப்பட்டிருக்கிறேன்.

ஆக, இந்தத் துறையைப் பொறுத்தவரையிலும் இன்றைக்கு சிறப்பான முறையிலே பல்வேறு திட்டங்களை நாம் உருவாக்கிக்

[திரு. கே. ஏ. செங்கோட்டையன்]

[1993 ஏப்ரல் 6]

கொண்டிருக்கிறோம். குறிப்பாக இங்கேயிருக்கின்ற உறுப்பினர்வர்கள் சுட்டிக் காட்டுகின்றபொழுது வேறு மாநிலத்திற்குச் சென்று பார்க்கின்றபொழுதும் அந்த மாநிலத்திலே கட்டணங்கள் உயர்வாக இருந்தாலும் சரி—அதே போல டெல்லி மாநகரம் இருக்கிறது. உங்களுக்குத் தெரியும்—ஆக இங்கே பயணம் செய்கின்ற மாண்புமிகு காங்கிரஸ் உறுப்பினர்கள் அங்கே பயணம் செய்தால் அது நன்றாகத் தெரியும். ஏறத்தாழ டெல்லியிலே இயக்கப்படுகிற டெல்லி டிரான்ஸ்போர்ட் கார்ப்பரேஷன் என்று சொல்லப்படுகின்ற அந்தத் கழகத்திற்குமட்டும் ஆண்டு தோறும் 200 கோடி ரூபாய் அந்த அரசின் சார்பாக மானியத்தைத் தந்ததாலும் கூட அங்கே சிறந்த பேருந்துகளை அவர்களால் இயக்க முடியவில்லை. அதற்கு என்ன காரணம் என்பதை நீங்கள் சிந்திக்க வேண்டும்.

ஆனால், நம்முடைய அரசு சப் பொறுத்தவரையிலும் ஒரு அக்கறையோடு, நம்முடைய தலைமையை ஏற்றிருக்கிற புரட்சித் தலைவி அவர்கள் எந்தத் துறையில் எந்தக் குறைபாடுகள் இருந்தாலும் அந்தக் குறைபாடுகளை உடனுக்குடன் களைகிற்றவகையல்—ஒரு கடிதம் வருகிறது என்று சொன்னாலுங் கூட எங்களுக்கு முன்னாலே புரட்சித் தலைவிக்கு அது தெரிந்துவிடும். உடனடியாக இதன் மீது என்ன நடவடிக்கையை மேற்கொண்டு இருக்கிறீர்கள் என்று ஒவ்வொரு அமைச்சரையும் அழைத்து பேசுகின்ற பொழுதே நாங்கள் அவர்களிடத்திலே செல்லுகின்றபொழுது என்ன கேள்வியை கேட்கப்போகிறார்கள் நம்முடைய துறையிலே என்ன குறைபாடுகள் இருக்கின்றன என்று அங்கிச் செல்லுகின்ற அளவிற்கு கூர்ந்து கவனித்துக் கொண்டிருக்கிற ஒரு நல்ல முதலமைச்சரத் தமிழகம் பெற்றிருக்கிற காரணத்தினாலே தான் (மேலசையைத் தட்டும் ஒலி) ஒவ்வொரு துறையும் இன்றைக்கு சிறப்பான முறையிலே பல்வேறு திட்டங்களை நிறைவேற்றிக் கொண்டிருக்கிறது என்பதையும் நான் இங்கு நேரத்திலே சுட்டிக் காட்டக் கூடமைப்பட்டிருக்கிறேன்.

இந்திய நாட்டினுடைய வரலாற்றை நீங்கள் புரட்டிய் பார்க்கின்றபொழுது, ஒய்வு கால சேஷம் நலத் திட்டம் என்பது இந்தியாவிலே எந்த மாநிலத்திலும் இல்லை. இதைத்தான் டெல்லியிலே பேசுகின்றபொழுது அங்கே நிதியமைச்சர் குறிப்பிட்டுக் காட்டினார்கள். குறிப்பிட்டுக் காட்டுகிறபொழுது மூன்றாவது பென்ஷன் திட்டமாக நாங்கள் அறிவிக்கப் போகிறோம் என்று 1992-லே அவர் அறிவித்தார். அதற்குப் பிறகு பிராவிடண்ட் ஃபண்டை 14 ஆயிரம் கோடியை வைத்துக் கொண்டு கூட அவர்களால், அதை அறிவிக்க முடியவில்லை மீண்டும் நிதியமைச்சரவர்கள் அதை அறிவிக்க முடியாது என்று குறிப்பிட்டுக் காட்டினார்கள்.

1993 ஏப்ரல் 6] [திரு. கே. ஏ. செங்கோட்டையன்]

ஆனால், இந்திய நாட்டினுடைய வரலாற்றை நாம் எடுத்துக் கொள்கிறபோழுது இங்கே இருக்கின்றவர்கள், 1986-லே போக்குவரத்துத் தொழிலாளிகள், இந்த கோரிக்கையை அந்தத் தொழிற்சங்கத்தின் சார்பாக வைத்தார்கள். அதேபோல 1989-லும் அந்த கோரிக்கை இங்கே வைக்கப்படுகிற நேரத்தில் மூன்றாவதாக அவர்களுக்குச் சலுகைகள் அளிக்கப்பட வேண்டுமென்ற ஒரு நிலையை அவர்கள் கோடிட்டுக் காட்டினார்கள். பென்ஷன் திட்டத்தையே அவர்கள் வலியுறுத்தி வந்தார்கள். ஆனால் நம்முடைய அரசு அதைக் கூர்ந்து கவனித்ததற்குப் பிறகு, இன்றைக்கு ஓய்வு கால சேஷம் நலத் திட்டம் என்ற திட்டத்தை இந்திய நாட்டினுடைய வரலாற்றில் எந்த மாநிலத்திலும் செய்யாத அளவிற்கு ஒரு திட்டத்தை நம்முடைய ஒப்பற்ற தலைவியாக இருக்கிற தமிழகத்தின் முதல்வர் புரட்சித் தலைவி அவர்கள் இன்றைக்கு நிறைவேற்றித் தந்திருக்கிறார்கள். (மேசையைத் தட்டும் ஒலி) அதை நாம் எண்ணிப் பார்க்கிறபோழுது அந்தத் தொழிலாளர்களுடைய நிலைமைகளையும், இங்கே அமர்ந்து கொண்டிருக்கிற தொழிலாளர்களுக்காகவே வாழ்ந்து கொண்டிருக்கிற சில நண்பர்களும் இங்கே இருக்கிறார்கள்— நண்பர் பழனிசாமி போன்றவர்கள் அவர்களுக்கு நன்றாகத் தெரியும். இன்றைக்கு எந்த மாநிலத்திலேயும் அதுபோன்ற திட்டங்கள் இல்லை. இன்றைக்கு இந்த ஐந்தாண்டுக் காலத்திற்குத் தொழிலாளி ஒருவர் ஓய்வு பெறுகிறார் என்று சொன்னால் நான்கு மாத காலம்தான் அந்த ஓய்வுக் காலத் திட்டத்திலே அவர்கள் இணைத்துக் கொண்டிருப்பார்கள். அவர்களுக்கு 250 ரூபாய் கிடைக்கிறது; 300 ரூபாய் கிடைக்கிறது; அதற்குப் பிறகு 500; அதற்குப் பிறகு 750; அதற்குப் பிறகு 1,000; அதற்குப் பிறகு 1,250 ரூபாய் பெறுகின்ற தொழிலாளிகள் என்று 1 இலட்சத்து பத்தாயிரம் பேர் இங்கே இருக்கிறார்கள் என்று சொன்னால் 72 சதவீதத்தைச் சார்ந்தவர்கள்தான் ஓய்வு பெறுகிறபோழுது மூன்றாவது சலுகையாக 1,250 ரூபாய் பெறுகின்ற ஒரு புதிய திட்டத்தைத் தமிழகத்தின் வரலாற்றில் மட்டுமல்ல; இந்திய நாட்டினுடைய வரலாற்றில் நிறைவேற்றித் தந்த பெருமை நம்முடைய புரட்சித் தலைவி அவர்களுக்குத்தான் சாரும் என்பதை இந்த நேரத்திலே நான் கோடிட்டுக் காட்டக் கடமைப்பட்டிருக்கிறேன்.

அதே போல, பெண்களுக்காகவே தனிப் பேருந்துகளை நாம் இன்றைக்கு இயக்கிக் கொண்டிருக்கிறோம். ஏறத்தாழ 400 பேருந்துகளைப் பெண்களுக்காக இன்றைக்கு இயக்கிக் கொண்டிருக்கிறோம். இதைக் குறிப்பிட்டுக் காட்டுவதற்குக் காரணம், இன்றைக்குச் சிறப்பான முறையிலே பெண்கள் தங்களுடைய பயணங்களை மேற்கொள்ள வேண்டுமென்பதற்காக சென்னை மாநகரத்திலே அதை நாம் இயக்கிக் கொண்டிருக்கிறோம்.

[திரு. கே. ஏ. செங்கோட்டையன்] [1993 ஏப்ரல் 6]

கிறோம். அந்த அளவிற்குச் சிறப்பான முறையிலே எந்த மாநிலத்திலேயும் இல்லாத அளவிற்கு சென்னை மாநகரத்தில் மட்டும் தான் இந்த நிகழ்ச்சி நடைபெற்றுக் கொண்டிருக்கிறது என்பதையும் நான் இந்த நேரத்திலே சுட்டிக்காட்ட கடமைப்பட்டிருக்கிறேன்.

பிற்பகல் 1-50

அதே போல், Break 'own என்பது உங்களுக்கு நன்றாகத் தெரியும். பல காலமாக, நீங்கள் பல்லவன் போக்கு வரத்துக் கழகத்திலே பயணம் செய்கிறபோது, உங்கள் ஒவ்வொருவருக்கும் நன்றாகத் தெரியும். 'பல்லவா, உன்னைத் தள்ளுவா' என்று கேட்டதை விட்டு, இப்போது, 'பல்லவா கொஞ்சம் மெள்ள வா' என்று சொல்லுகிற அளவுக்கு இன்றைக்கு இந்தத் துறை வளர்ந்திருக்கிறது என்பதை நான் இந்த நேரத்திலே சுட்டிக் காட்டக் கடமைப்பட்டிருக்கிறேன். தள்ளி ஓடிய பேருந்துகள், வேகமாக வருகிறதே, எங்கள் மீது அடித்து விடுமோ? என்று அஞ்சுகிற அளவுக்கு இந்தத் துறை வேகமாக வளர்ந்து கொண்டிருக்கிறது என்பதையும் நான் இந்த நேரத்திலே சுட்டிக் காட்டக் கடமைப்பட்டிருக்கிறேன்.

ஆகவே, இந்தத் துறையைப் பொறுத்தவரையிலே, வேகமாக, விரைவாக மக்களுக்குப் பணியாற்றுகிற துறையாக இருந்து கொண்டிருக்கிறது என்பதை நான் இந்த நேரத்திலே சுட்டிக்காட்ட கடமைப்பட்டிருக்கிறேன்.

அதேபோல், இந்தியாவிலே முதன் முதலாக ஒரு பெண் ஓட்டுநர், நம்முடைய தமிழ் மாநிலத்திலேதான் பணியாற்றுகிற பெருமையை (மேசையைத் தட்டும் ஒலி), அதுவும் நம்முடைய முதலமைச்சர் புரட்சித் தலைவி அவர்கள் வந்ததற்குப் பிறகுதான், நேசமணி போக்குவரத்துக் கழகத்திலே அந்த பெண்மணியை அமர்த்தியிருக்கிறார் என்கிற பெருமையைப் பெற்றிருக்கிறோம். அந்த பெண்மணிக்கு உயரம் குறைவாக இருக்கிறது என்பதற்காக, நம்முடைய முதலமைச்சர் அந்தக் கோப்புகளை வாங்கி, உயரம் 2 செ.மீ. குறைவாக இருந்தாலும் கவலையில்லை; ஒரு பெண் ஓட்டுநரை இந்திய நாட்டினுடைய வரலாற்றில், தமிழகத்திலே உருவாக்கிக் காட்ட வேண்டும் என்று, விரைப் பெண்மணியாக இங்கே அமர்ந்து கொண்டிருக்கிற நமது புரட்சித் தலைவி அவர்கள் உருவாக்கித் தந்தார்கள் என்று எண்ணுகிறபோது, நாம் மட்டற்ற மகிழ்ச்சி அடைகிறோம். இவ்வாறு பல்வேறு திட்டங்களை இன்று தமிழகத்திலே இந்தத் துறை நிறைவேற்றிக் கொண்டிருக்கிறது என்பதையும் இந்த நேரத்திலே சுட்டிக்காட்டக் கடமைப்பட்டிருக்கிறேன்.

ஒவ்வொரு துறையையும் நாம் கோடிட்டுக் காட்டுகிற போது, இந்தத் துறையைப் பொறுத்தவரையிலே, சிக்கன நட

1993 ஏப்ரல் 6] (திரு. கே. ஏ. செங்கோட்டையன்)

வடிக்கையை நாம் மேற்கொண்டிருக்கிறோம். சிறப்பான முறையிலே பல்வேறு திட்டங்களை நாம் நாளுக்கு நாள் என்னென்ன திட்டங்களை நிறைவேற்றினாலும், அவற்றை நிறைவேற்றுகிறபோது, சிறப்பான முறையிலே இயங்கிக் கொண்டிருக்கிற ஒரு துறையாகத்தான் இந்தத் துறை இருந்து கொண்டிருக்கிறது என்பதை இந்த நேரத்திலே சுட்டிக்காட்டக் கடமைப்பட்டிருக்கிறேன்.

அதேபோல், நம்முடைய போக்குவரத்து நிறுவனத்திலே இருக்கிற நிதி நிறுவனம், அந்த நிதி நிறுவனத்தைப் பொறுத்த வரையிலே, எங்குமே இல்லாத அளவுக்கு, பல்லாண்டு காலமாக அந்த நிதி நிறுவனம் இருந்தாலுங்கூட, இந்த ஆண்டு மட்டும், அதற்கு வரப்பெற்றிருக்கிற டெபாசிட் தொகை மட்டும் ரூ. 205 கோடியைத் தாண்டி விட்டது என்று சொன்னால், தமிழகத்தின் வரலாற்றில், போக்குவரத்து நிறுவனத்தில் உருவாக்கப்பட்டிருக்கிற அந்த நிறுவனம், இன்றைக்கு சிறப்பான முறையிலே செயலாற்றிக் கொண்டிருக்கிறது என்பது விளங்கும். அதே நேரத்திலே, மற்றவர்களிடத்திலே வாங்கப்பட்டிருக்கிற அந்தத் தொகைக்கு வட்டியைச் செலுத்துகிறபோது, 5½ சதவிகிதம் வட்டியை 3 மாதங்களுக்கு ஒரு முறை தவறாமல் செலுத்துகிற ஒரு நிறுவனமாக இந்த நிறுவனம் இருந்து கொண்டிருக்கிறது என்பதையும் இந்த நேரத்திலே கோடிட்டுக் காட்ட நான் கடமைப்பட்டிருக்கிறேன். ஆகவே, ஒவ்வொரு வகையிலும் ஒப்பிட்டுப் பார்க்கிறபோது, இந்தத் துறை சிறப்பான முறையிலே இயங்கிக் கொண்டிருக்கிறது என்பதை நான் இந்த நேரத்திலே கோடிட்டுக் காட்ட விரும்புகிறேன்.

அதேபோன்று, பல்வேறு மாநிலங்களிலே இயக்கப்படுகிற பேருந்துகளின் பேருந்து கட்டணத்தை நாம் எண்ணிப் பார்க்க வேண்டும். தமிழ்நாட்டிலே இயக்கப்படுகிற பேருந்துகளின் கட்டணங்கள், இங்கே இருக்கிற புறநகர் பேருந்துகளை நாம் எப்படி இயக்கிக் கொண்டிருக்கிறோம் என்று சொன்னால், 12½ பைசா வை வைத்துத்தான் முதன்முதலில் முதல்கட்டமாக இயக்கினோம். 12½ பைசாவிலிருந்து 14½ பைசா வரையில்தான் அதாவது 14.50 பைசாவாகத்தான் நாம் உயர்த்தியிருக்கிறோம். ஆனால், கேரள மாநிலத்தை ஒப்பிட்டுப் பார்க்கிறபோது, 22 பைசாவாக உயர்ந்திருக்கிறது கடைசி கட்டம் வரையில், ஆந்திர மாநிலத்திலே 17 பைசாவிலிருந்து 30 பைசாவாக உயர்த்தப்பட்டிருக்கிறது. அதே நேரத்தில், கர்நாடக மாநிலத்தில் 17.35 பைசாவாக உயர்த்தப்பட்டிருக்கிறது. அதேபோல் மஹாராஷ்டிர மாநிலத்தைப் பொறுத்த வரையில் 20.83 பைசாவாக அது இருக்கிறது. குஜராத் மாநிலத்தில் 13.33 பைசாவாக இருக்கிறது. மேற்கு வங்காளத்தைப் பொறுத்தவரையில் அது 16 பைசாவாக

[திரு. கே. ஏ. செங்கோட்டையன்] [1993 ஏப்ரல் 6]

உயர்ந்திருக்கிறது. மேற்கு வங்காளத்தைப் பொறுத்தவரை— இங்கே இருக்கிற நண்பர்கள் பேசுகிறபோது, நகரப் பேருந்துகள் இங்கே விடவேண்டுமென்று பேசினார்கள்— மேற்குவங்காளத்தைப் பொறுத்தவரையில், நகரத்திற்கு மட்டும் அங்கே தனிப் பேருந்துகளை இயக்குகிறார்கள். ஆனால் நாம் அப்படி இல்லை. நகரத்திலே இருந்து கிராமத்திற்கு, கிராமத்திலே இருந்து நகரத்திற்கு இயக்க வேண்டிய சூழ்நிலை இங்கு இருக்கிறது. சில நண்பர்கள் கேட்கிறபோது கூட, இங்கே பணிமனைகள் வேண்டுமென்று கேட்டார்கள்; கேட்டதற்குக் காரணம் குக்கிராமங்களாக இருக்கிற நேரத்திலே கூட, நகரப் பேருந்துகள் 30 மி.கிலோ மீட்டரிலே இயக்க வேண்டும்; அதுவும் குறைந்த கட்டணத்திலே இயக்க வேண்டும் என்று அவர்களின் எண்ணத்தின், கனவின் காரணமாகத்தான் கேட்டுக் கொண்டிருக்கிறார்கள். ஆனால், மேற்கு வங்காளத்தைப் பொறுத்தவரையில், தலைநகரத்திற்கு மட்டும் தான் நகரப் பேருந்துகள், அங்கே இருக்கிற மற்ற இடங்களுக்கு நகரப் பேருந்துகள் கிடையாது. அங்கே இயக்கப்படுகின்றவை தனியார் பேருந்துகள்தான். மற்றபடி இரவு நேரப் பேருந்து என்று எடுத்துக்கொண்டால், 18 டைசா. நான் இதை யெல்லாம் ஒப்பிட்டுக் காட்டுவதற்குக் காரணம், நம்முடைய மாநிலத்திலேதான் குறைந்த சட்டணத்திலே சிறப்பான பேருந்துகளை, அதுவும் சிறப்பான முறையிலே நாம் இயக்கிக் கொண்டிருக்கிறோம். நீங்கள் சுட்டிக்காட்டியதைப்போல எந்தெந்த டகுதிகளில் என்னென்ன குறைபாடுகள் வருகின்றனவோ. அந்தந்தச் குறைபாடுகளை நாங்கள் ஏற்று, அவற்றை நிவர்த்தி செய்து கொண்டிருக்கிற ஒரு துறையாக இத்துறை இருந்து கொண்டிருக்கிறது என்பதை நான் இந்த நேரத்திலே தெரிவித்துக்கொள்ளக் கடமைப் பட்டிருக்கிறேன்.

அதேபோல், டவுன் பஸ்ஸைப் பொறுத்தவரையிலே முதல் கட்டமாக 70 பைசா, அதையே ஆந்திராவிலே எடுத்துக் கொண்டால் 75 பைசா; கேரளாவை எடுத்துக்கொண்டால் 80 பைசா; கர்நாடகாவை எடுத்துக்கொண்டால் 75 பைசா; பம்பாயிலே எடுத்துக்கொண்டால் 1 ரூபாய், மஹாராஷ்டிராவை எடுத்துக் கொண்டால் ரூ. 1.75 பைசா; குஜராத்தை எடுத்துக்கொண்டால் 1 ரூபாய்; ஒரிசாவை எடுத்துக் கொண்டால் ரூ. 1-20; அதே போல், மேற்குவங்காளத்தைப் பொறுத்தவரையில் ஃபிளாட் ரேட் என்று சொல்லப்படுகிற 11 கிலோமீட்டருக்கு ஒரு ரூபாய்; 18 கிலோ மீட்டருக்கு ரூ. 1.20 18 கிலோமீட்டருக்கு மேல் ரூ. 1.40 என்று அவர்கள் இயக்குகிறார்கள். ஆனால் அதே நிலைமையை நாம் ஒப்பிட்டுப் பார்க்கிறபோது 30 கிலோ மீட்டருக்கு நம் தமிழ்நாட்டைப் பொறுத்தவரையிலே இயக்குகிற நிலை, ரூ. 2.30 பைசா.

1993 ஏப்ரல் 6] [திரு. கே. ஏ. செங்கோட்டையன்]

5
பிற்பகல் 1-5

ஆனால் ஆந்திர மாநிலத்தில் மூன்று ரூபாய் ஐம்பது பைசா, கேரள மாநிலத்தைப் பொறுத்தவரையில் மூன்று ரூபாய் நாற்பது பைசா, கர்நாடக மாநிலத்தைப் பொறுத்தவரையில் இரண்டு ரூபாய் எழுபத்தைந்து பைசா, பம்பாயைப் பொறுத்தவரையில் நான்கு ரூபாய் ஐம்பது பைசா, மகாராஷ்டிராவைப் பொறுத்தவரையில் நான்கு ரூபாய் அறுபது பைசா, குஜராத் மாநிலத்தைப் பொறுத்தவரையில் மூன்று ரூபாய் எழுபத்தைந்து பைசா, ஒரிசாவைப் பொறுத்தவரையில் நான்கு ரூபாய் முப்பது பைசா என்ற அளவில் பேருந்துகளை இயக்கிக் கொண்டிருக்கிறார்கள், இதையெல்லாம் நான் குறிப்பிட்டுக் காட்டுவதற்குக் காரணம் இங்கேயிருக்கின்ற போக்குவரத்துக் கழகப் பேருந்துகளை நாம் குறைந்த கட்டணத்தில் இயக்க வேண்டிய சூழ்நிலை இருக்கிறது என்பதையும். தாங்கள் சிறப்பான முறையில் பேருந்துகளை விடவேண்டும் என்கிறீர்கள்; சிறப்பான முறையிலே விடுவதோடு பட்டுட்டில்லாப் பட்ஜெட்டைச் சரிசெய்தல் என்றும் கேட்கிறீர்கள், அதே நேரத்தில் தொழிலாளிக்கு உரிய சம்பளம் கொடுக்க வேண்டும் என்கிறீர்கள், போனஸ் தொகையும் கொடுக்க வேண்டுமென்று கேட்கிறீர்கள். ஆகவே இதையெல்லாம் சருத்தில் கொண்டு இந்தத் துறையைப் பொறுத்தவரையிலும் சிறப்பான முறையில் செயல்பட்டுக் கொண்டிருக்கிறது, ஆகவே, உங்களுடைய ஒத்துழைப்பு இருந்தால்தான்--பேருந்துக் கட்டணம் உயர்ந்தால்தான் போக்குவரத்துக் கழகங்களைச் சிறப்பாக இயக்கமுடியும் என்பதை இந்த நேரத்திலே சுட்டிக்காட்டக் கடமைப்பட்டிருக்கிறேன்.

ஆக, இந்த அரசு பொறுப்பேற்றதற்குப் பிறகு இயக்கப் பட்ட பேருந்துகளின் எண்ணிக்கை 4,013, இரண்டாண்டு காலத்தில், (பேரையைத் தட்டும் ஒளி) ஆனால் ஒரே ஆண்டு காலத்தில், இந்த ஆண்டு மட்டும் 1992-93ல் 2,029 பேருந்துகளை நாம் இயக்கி இருக்கிறோம், கிராமங்களிலே கட்டை வண்டிகள் போடாத இடங்களில் எல்லாம் பேருந்துகளை விட வேண்டிய சூழ்நிலைமை இருக்கிறது, ஆகவே, மாண்புமிகு உறுப்பினர்கள், சர்வ கட்சியைச் சேர்ந்தவர்கள் பொது மக்கள் எல்லோரும் இதற்கு ஒத்துழைப்பு நல்கிட வேண்டுமென்று இந்த நேரத்தில் நான் கேட்டுக் கொள்ளக் கடமைப்பட்டிருக்கிறேன்.

அதேபோல, மோட்டார் வண்டிகள்-சட்டங்கள் நிருவாகம். இதுபற்றி சில பேருந்துகளை இங்கே சோடிட்டுக் காட்டினார்கள், தேர்வாணைக் குழுவின் ஏற்படுத்தப்பட்ட தடை சாரணமாகத்தான் காலதாமதம் ஏற்பட்டது என்பதும் நம்முடைய மாண்புமிகு உறுப்பினர் திரு. சுதர்சனம்

[திரு. கே. ஏ. செங்கோட்டையன்] [1993 ஏப்ரல் 6]

போன்றவர்களுக்குத் தெரியும். பல ஆண்டுகளாக வழக்கிலே இருந்து, அந்த வழக்கு ராபஸ் பெறப்பட்டதற்குப் பிறகு இன்றைக்குத் தேர்வாணைக்குழு மூலமாக 35 பேர்கள் தேர்வு செய்யப்பட்டு, பயிற்சிக்கு அனுப்புவதற்கு நடவடிக்கை மேற்கொண்டிருக்கிறோம். கடந்த ஆண்டில் மட்டும் நம் முனைய ஒப்பற்ற தலைவியாக இருக்கின்ற தமிழக முதல்வர் புரட்சித் தலைவி அவர்கள் வந்ததற்குப் பிறகு தமிழகத்தின் வரலாற்றில் இல்லாத அளவில் மோட்டார் வண்டிகள்-சட்டங்கள் நிர்வாகத்திற்கு மட்டும் ஏறத்தாழ 151 பணியாளர்களை அமர்த்தலாம் என்று சொல்லி சாதனை செய்தார்கள் என்பதைச் சுட்டிக்காட்டக் கடமைப்பட்டிருக்கிறேன்.

அதே போல இங்கே நடைபெறுகிற தவறுகளைச் சுட்டிக் காட்டுவதற்காக, நடைபெறுகின்ற தவறுகளைக் குறைக்க வேண்டும் என்பதற்காக இந்தத் துறை இன்னும் சிறப்பாக இயங்கிட, அந்தப் பகுதிகளில் 1,000 வாகனங்கள் இருந்தாலே ஒரு யூனிட் அளவில் உருவாக்கலாம். பல்வேறு வாகனங்களைக் கொண்டிருக்கிற வட்டாரப் போக்குவரத்து அலுவலகங்களைப் பிரிப்பதற்கு நடவடிக்கை மேற்கொண்டு புரட்சித் தலைவி அவர்கள் வந்ததற்குப் பிறகுதான் சென்னை, பெரியகுளம், கோபிச்செட்டிப்பாளையம் போன்ற பகுதிகளில் வட்டாரப் போக்குவரத்து அலுவலகங்கள் அமைத்திருக்கிறோம் என்பதையும் இந்த நேரத்தில் தெரிவித்துக் கொள்கிறேன்.

சென்னை மாநகரத்தைப் பொறுத்தவரையில் உங்களுக்கு நன்றாகத் தெரியும். இந்தத் துறையைப் பொறுத்தவரையில் விரைந்து நாம் நடவடிக்கை மேற்கொண்டிருக்கிறோம். இதற்கு முன்னாலே பல்வேறு குற்றச்சாட்டுக்களைச் சொல்லிக் கொண்டிருந்த நிலை மாறி, இன்றைக்கு “கம்ப்யூட்டர்” முறை வந்ததன் வாயிலாக ஒருவர் லைசென்ஸ் பெறவேண்டுமென்று சொன்னால்—நம்முடைய முதல்வராக இருக்கிற, நம்முடைய ஒப்பற்ற தலைவியாக இருக்கிற தமிழகத்தின் முதல்வர் புரட்சித் தலைவி அவர்கள் பொறுப்பேற்றதற்குப் பிறகு—நான்கு அலுவலகங்களை கம்ப்யூட்டர் முறையிலே வைத்துக் கொண்டு இன்று நீங்கள் லைசென்ஸ் கேட்டால் அதற்காக மனுச் செய்தால், நாளையே அவர்களுக்கு லைசென்ஸ் கிடைக்கும்படி செய்யவேண்டும் என்று சொன்னவர்கள் மாண்புமிகு முதல்வர் அவர்கள் என்பதை நான் இந்த நேரத்திலே தெரிவித்துக் கொள்ளக் கடமைப்பட்டிருக்கிறேன். (மேசையைத் தட்டும் ஒலி) இதற்கு முன்னாலே 7 நாட்கள் ஆகும். பணியாளர்கள் குறைவாக இருக்கிற காரணத்தால், வேலைப்பளு அதிகமாக இருக்கிற காரணத்தால் அதிக நாட்கள் ஏற்பட்டது என்பதைத் தெரிவித்துக் கொள்கிறேன்.

1993 ஏப்ரல் 6] [திரு. கே. ஏ. செங்கோட்டையன்]

முறைகேடுகளைத் தவிர்க்கின்ற வகையிலே இந்தத் துறை சிறப்பான முறையிலே இயங்கிக் கொண்டிருக்கிறது என்பதை இந்த நேரத்தில் சுட்டிக் காட்டக் கடமைப்பட்டிருக்கிறேன்.

மொத்த வாகனங்களின் எண்ணிக்கையை நாம் பார்க்கின்றபோது வளர்ந்து வருகின்ற தமிழகத்தைப் பொறுத்த வரையிலும் 1983-ல் மொத்த வாகனங்களின் எண்ணிக்கை 4,08,592. 1992-ல் மொத்த வாகனங்களின் எண்ணிக்கை 17,24,800. ஆனால் 1—1—1993-ல் மொத்த வாகனங்களின் எண்ணிக்கை 18,64,776 இதை கோடிட்டு காட்டுவதற்கு காரணம் 1983-லிருந்து 1993 வரை 10 ஆண்டுக்குள் 5 மடங்காக உயர்ந்திருக்கிறதென்பதையும் நான் சுட்டிக்காட்டக் கடமைப்பட்டிருக்கிறேன். ஆகவேதான், சாலைகளில் சில விபத்துக்கள் ஏற்படுகின்றன. அவை தவிர்க்க முடியாத ஒன்றாக இருக்கிறது. சாலைகளையெல்லாம் பராமரிக்க வேண்டும் என்று சொன்னாலும் சரி, சாலைகளில் இருக்கின்ற ஆக்கிரமிப்புகளை அப்புறப்படுத்த வேண்டுமென்று சொன்னாலும் சரி, உடனே தடையாணை வாங்கி விடுகிறார்கள். ஆகவே, இருக்கின்ற சாலைகளை வைத்துக் கொண்டு சிறப்பான முறையிலே நம்முடைய பேருந்துகளை இயக்க வேண்டிய சூழ்நிலை இருக்கிறதென்பதையும் நான் சுட்டிக் காட்டக் கடமைப்பட்டிருக்கிறேன். ஆகவே, இந்த துறையைப் பொறுத் தவரையிலும் என்னென்ன.....

பிற்பகல் 2-00

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் : பேரவையின் முன் அனுமதியோடு பேரவையின் அலுவல் நேரம் நீட்டிக்கப் படுகிறது. போக்குவரத்துத் துறை அமைச்சரின் பதிலுரை. போக்குவரத்து வேகத்திற்கு வேகமாகச் செல்லலாம்.

மாண்புமிகு திரு. கே. ஏ. செங்கோட்டையன் : இங்கே மாண்புமிகு உறுப்பினர் அவர்கள் எவ்வளவு ஆம்னி பஸ் சோதனையிடப்பட்டது, அதே போன்று இங்கே ஆட்டோக்கள், லாரிகள் எவ்வளவு சோதனையிடப்பட்டது என்ற புள்ளி விவரங்களை இங்கே கேட்டார்கள். ஆம்னி பஸ் சோதனையில் 34,551 முறை சோதனையிடப்பட்டது. வசூலிக்கப் பட்ட தொகை 30 இலட்சம் ரூபாய். நிறுத்தப்பட்ட ஆம்னி பஸ்கள் 98. தமிழ்நாடு முழுவதும் ஆட்டோக்கள் சோதனையிடப்பட்டது 32,156 முறை. அதே போன்று அதிலே வருமானம் ஈட்டது 2½ இலட்சம் ரூபாய். அதே போன்று ஆட்டோ பெர்மிட்டுகள் ரத்து செய்யப்பட்ட ஆட்டோக்களின் எண்ணிக்கை 421. இது போன்ற நடவடிக்கை

[திரு. கே.ஏ. செங்கோட்டையன்] [1993 ஏப்ரல் 6]

கைளை நாங்கள் விரைந்து செயலாற்றிக் கொண்டிருக்கிறோம். அதே போன்று லாரிகளைப் பொறுத்தவரை, இன்றைக்கு 800-க்கும் மேற்பட்ட லாரிகளுக்கு கடுமையான தண்டனைகள் விதிக்கப்பட்டிருக்கிறது. வேகமாக வருகின்ற லாரிகளுக்கு அதுவும் கடுமையான நடவடிக்கை நாங்கள் எடுத்துக் கொண்டிருக்கிறோம். என்பதை நான் இந்த நேரத்திலே தெரிவித்துக்கொள்கிறேன்.

மாண்புமிகு முதல்வர் புரட்சித் தலைவி வந்ததற்குப் பிறகுதான் 4 வழிச்சாலை இன்றைக்கு அமைப்பதற்காகத் திட்டங்களைத் தீட்டினார். இந்த 4 வழிச்சாலை அமைத்ததன் காரணமாக மட்டும் ஒரு மணி நேரத்திற்கு 12 கிலோ மீட்டர் வேகம் சென்றுகொண்டிருந்த பல்லவன் பேருந்துகள், இந்த 4 வழிப் பாதையில் செல்வதன் காரணமாக இன்றைக்கு 16 கிலோ மீட்டர் வேகத்திற்கு ஒரு மணிநேரத்திற்கு செல்கின்ற அளவிற்கு ஒரு புதிய திட்டத்தை தமிழ்நாட்டிலே முதல் முறையாக துவக்கியவர் நம்முடைய முதல்வர் புரட்சித் தலைவி அவர்கள் என்பதை நான் இந்த நேரத்திலே சுட்டிக் காட்ட விரும்புகின்றேன். ஆகவே, ஒவ்வொரு துறையாக முழுமையாக நான் சொல்வதற்கு—வேகமாகச் செல்லவேண்டுமென்று நம்முடைய பேரவைத் தலைவர் அவர்கள் கட்டளையிட்ட காரணத்தினால்—சில கருத்துக்களை மட்டும் உங்களிடத்திலே கோடிட்டுக் காட்ட விரும்புகின்றேன்.

ஆகவே, நம்முடைய அரசு பொறுப்பேற்றதற்குப் பிறகு, முந்தைய ஆட்சிக் காலத்திற்கும், நம்முடைய ஆட்சிக் காலத்திற்கும், சந்தன மரங்களைப் பொறுத்தவரையிலும், திராவிட முன்னேற்ற கழக ஆட்சியில் ஏலம் விடப்பட்ட சந்தன மரங்கள் 677 டன்கள், வருவாய் ரூ. 13,29,00,000. நமது ஆட்சி பொறுப்பேற்றதற்குப் பிறகு ஏலம் விடப்பட்ட சந்தன மரங்கள் 1289 டன்கள், வருவாய் 29 கோடி ரூபாய் என்பதை நான் இந்த நேரத்தில் தெரிவித்துக் கொள்ள விரும்புகின்றேன். (மேசையைத் தட்டும் ஒலி). சில நண்பர்கள் சொல்கிறார்கள் வெளியிடத்திலேயிருந்து கருத்துக்களைச் சொல்கிறபோது—நம்முடைய அரசு பொறுப்பேற்றதற்குப் பிறகுதான் கடுமையான நடவடிக்கை நாம் மேற்கொண்டிருக்கிறோம். சந்தன மரக் குற்றவாளிகளைப் பொறுத்தவரையில் இரண்டு மூன்று ஆண்டு காலத்தில் இதுவரை எந்த ஆட்சியும் செய்யாத ஒரு சாதனையை புரட்சித் தலைவி அவர்களுடைய ஆட்சி செய்திருக்கிறது என்ற புள்ளிவிவரங்களை உங்களிடத்திலே கோடிட்டுக் காட்டக் கடமைப்பட்டிருக்கிறேன். (மேசையைத் தட்டும் ஒலி). குண்டர்கள் சட்டத்தில் மட்டும் கைது செய்யப்பட்டவர்கள் 314 பேர். பிடிபட்ட சந்தன

திரு. கே.ஏ. செங்கோட்டையன்] [1993 ஏப்ரல் 6]

மரக்கட்டை ஏடை 1285 டன். பிடிப்பட்ட சந்தன மரத் தின் விலை 22 கோடியே 32 இலட்சம் என்பதையும் நான் இந்த நேரத்திலே தெரிவித்துக் கொள்ளக் கடமைப்பட்டிருக்கிறேன். (மேசையைத் தட்டும் ஒலி). கைப்பற்றப்பட்ட வாகனங்கள் 1172. குற்றவாளிகளுடைய எண்ணிக்கை 8573 என்பதை நான் இந்த நேரத்திலே கோடிட்டுக் காட்டக் கடமைப்பட்டிருக்கிறேன்.

ஆகவே அதோடு நாங்கள் நின்று விடாமல் இன்றைக்குப் பல்வேறு நிலைகளிலே இந்த அரசு கூர்ந்து கவனித்துக் கொண்டிருக்கிறது. சில இடங்களில் மரங்களை வெட்டிச் செல்கிறார்கள். என்ற கருத்துக்கள் அரசிடத்திலே வருகின்றபோது கோப்புகளை நான் படித்துப் பார்த்தேன். அதை எந்த முறையிலே அவர்கள் கையாளுகிறார்கள் என்பதற்கு இதற்கு முன்னாலே ஒரு சட்டம் அதிலே கொண்டு வந்திருக்கிறார்கள். அதை நான் இதயதெய்வம் புரட்சித் தலைவி அவர்களிடத்திலே பேசிய நேரத்திலே, அதைக் கடுமையாக்குவதற்குச் சில ஆலோசனைகளை என்னிடத்திலே குறிப்பிட்டுக் காட்டினார்கள். ஒரு எஸ்டேட் இருக்கிறது. அங்கே 10 பயிரிடப்படுகிறது. அதற்கு நிழல் தருகின்ற மரமாக வைக்கிறார்கள். வைக்கிறபோது அந்தக் கிளைகளை வெட்டுவதாகச் சொல்லி, கிளைகளை வெட்டுவது மட்டுமல்லாமல் மரத்தையும் வெட்டுகிறார்கள். அதே போன்று காற்றில் விழுகின்ற மரங்கள், புயல் வெள்ளத்தால் விழுகின்ற மரங்களை எல்லாம் அப்புறப்படுத்த சில அதிகாரங்கள், கீழே இருக்கின்ற அதிகாரிகளிடத்திலே இருந்திருக்கின்றன. அங்கே கீழே டி.எப்.ஓ. அளவிலே அதிகாரங்கள் குவிந்து கிடக்கின்ற அந்த நிலைமையை மாற்றி அங்கே இருக்கின்ற அந்த நிலையை மாற்றி, நம்முடைய அரசு உடனடியாக அதை பரிசீலனை செய்து, கோப்புகளை நான் பார்க்கின்றபோது பல இடங்களிலே இது போன்ற தவறுகள் ஏற்பட்டிருக்கிறது என்பதை நாங்கள் உணர்ந்ததற்குப் பிறகு ஒரு புதிய திட்டத்தை நாங்கள் கொண்டுவர இருக்கிறோம். அந்த மரங்களை வெட்ட வேண்டுமென்று சொன்னால், நிழல் தருகின்ற மரங்களாக இருந்தாலும், இங்கே மாநில அளவில் ஒரு குழுவை அமைத்து, அந்தக் குழு நேரிடையாக அதைப் பார்த்ததற்குப் பிறகுதான், நிழல் தருகின்ற மரங்களாக இருந்தாலும் சரி அல்லது விழுகின்ற மரங்களாக இருந்தாலும் சரி, புயல் வெள்ளத்தால் விழுந்த மரங்களாக இருந்தாலும் சரி,—அங்கே தானாக விழுகின்ற மரங்களும் இருக்கின்றன. இதையெல்லாம் நாம் உடனடியாக நிறுத்தி,—அந்தக் குழு பரிந்துரை செய்தால்தான் அந்த மரங்களை வெட்ட வேண்டுமென்று சொல்கிற போது, எந்த இடத்திலும் தமிழகத்தைப் பொறுத்தவரையிலும் தவறுகளே வராது என்பதை

1993 ஏப்ரல் 6] திரு. கே.ஏ. செங்கேட்டையன்]

இந்த நேரத்திலே சுட்டிக்காட்டக் கடமைப்பட்டிருக்கின்றேன். இரண்டு மூன்று கோப்புகளை நான் படித்ததற்குப் பிறகு சில அதிகாரிகள் தன்னிடத்தில் அதிகாரத்தை வைத்துக்கொண்டு தவறான நடவடிக்கை மேற்கொண்டு இருக்கிறார்கள் என்பது எனக்குத் தெரிகிறபோது அவர்கள் மீது கடுமையான நடவடிக்கையை இந்த அரசு எடுக்கும் என்பதை நான் தெரிவித்துக்கொள்ளக் கடமைப்பட்டிருக்கிறேன்.

பிற்பகல் 2-05

இந்த அரசைப் பொறுத்தவரையில் சிறப்பான முறையில் பல்வேறு திட்டங்களைச் செயல்படுத்தி வருகிறோம். ஒவ்வொருநாளும் நீங்கள் சொல்கிற நேரத்தில் கூர்ந்து கவனித்து, எந்தெந்தத் துறைகளில் குறைபாடுகள் வருகின்றன என்று பார்த்து அந்தக் குறைபாடுகளைத் தீர்ப்பதற்கு என்ன நடவடிக்கை மேற்கொள்ளப் போகிறோம் என்ற வகையில் கூர்ந்து கவனித்துக்கொண்டிருக்கிறது என்பதை நான் இந்த நேரத்தில் தெரிவித்துக்கொள்ளக் கடமைப்பட்டிருக்கிறேன்.

அதேபோல் அரசு ரப்பர் கழகத்தைப் பொறுத்தவரையில் 1984-ல் தான் அந்தக் கழகம் துவக்கப்பட்டது. ரப்பர் தோட்டம் சுமாராக 4,04,785 ஹெக்டேர். ரப்பர் பால்தரும் மரங்கள் இருப்பது 2500 ஹெக்டேர். கிராமப்புத் தோட்டங்கள் 120 ஹெக்டேர். மொத்தப் பணியாளர்கள் அங்கே இருப்பவர்கள் 520 பேர். தோட்டத் தொழிலாளிகள் 2563 பேர். இந்த ஆண்டில் அதில் நஷ்டம் ஏற்படுவதற்குக் காரணம் குத்தகையைப் பொறுத்தவரையில் ஒரு ஹெக்டேர் நிலத்திற்கு 4000 ரூபாயாக இருந்தது 10000 ஆக உயர்த்தப்பட்டதுதான். அதன் காரணமாக ஏறத்தாழ இந்த அரசு செலுத்தவேண்டியது, அதாவது இந்தத் துறையின் சார்பாகச் செலவழிக்க வேண்டியதைப் பொறுத்தவரையில் ஒரு கோடி ரூபாய் செலுத்திக்கொண்டிருந்த துறை இன்றைக்கு 2½ கோடி ரூபாய் குத்தகையாகச் செலுத்த வேண்டிய சூழ்நிலை வந்திருக்கிறது.

அதேபோல் அண்மையில் பெய்த மழையின் காரணமாக—கன்னியாகுமரி மாவட்டத்தில் இருப்பவர்களுக்குத் தெரியும். அந்த அலுவலகமே முழுகி ஏறத்தாழ 45 இலட்சம் ரூபாய் அதிலே நஷ்டம் ஏற்பட்டது. என்பது உங்களுக்கு நன்றாகத் தெரியும். எதிர் காலத்தில் இதுபோன்ற நிலை இல்லாமல் நல்ல பயிர்களை இட்டு, நல்ல பால்தரும் மரக் கன்றுகளை அங்கே நட்டு அதன் வாயிலாக சிறப்பான முறையில் இந்தத் துறை எதிர்காலத்திலே பல கோடி ரூபாய் இலாபத்தை

1993 ஏப்ரல் 6] [திரு. கே. ஏ. செங்கோட்டையன்)

ஈட்டுகிற அளவுக்கு நம்முடைய புரட்சித் தலைவி அவர்கள் நல்ல ஆலோசனைகளை வழங்கி இருக்கிறார்கள். அதைத் துறை மேற்கொள்ளும் என்பதையும் நான் இந்த நேரத்தில் தெரிவித்துக்கொள்ளக் கடமைப்பட்டிருக்கிறேன்.

அதேபோல் வனத்தோட்டக் கழகங்கள் இருக்கின்றன. அவற்றில் பல்வேறு பகுதிகளில் பல்வேறு பயிர்களை நாம் செய்துகொண்டிருக்கிறோம். அங்கே முந்திரித் தோட்டங்கள் இருக்கின்றன. யூகலிப்டஸ் இருக்கிறது. சவுக்கு இருக்கிறது. அந்த நிலையை மனதில்கொண்டுதான் இந்த அரசு பொறுப் பேற்றதற்குப் பிறகு 1991-92 ஆம் ஆண்டு முன்பு ஈட்டிய இலாபம் 6,14,000 ரூபாய். ஆனால் 1991-92 ஆம் ஆண்டு 45,41,000 ரூபாய் இலாபத்தை ஈட்டி இருக்கிறது. 1992-93 ஆம் ஆண்டு ரூ. 52 இலட்சமாக உயர்ந்திருக்கிறது. என்பதையும் இந்த நேரத்திலே நான் தெரிவித்துக் கொள்ளக் கடமைப் பட்டிருக்கிறேன்.

அதேபோல் தமிழ்நாடு தேயிலைத் தோட்டக் கழகம். 1976-ல் அது உருவாக்கப்பட்டது. அதை உருவாக்குவதற்குக் காரணம் இலங்கையிலிருந்து தாயகம் திரும்பிய தமிழர்களுக்காக. அவர்களுக்காக அது அங்கே உருவாக்கப்பட்டது. ஆனால் அந்தத் தேயிலைத் தோட்டப் பரப்பு 2700 ஹெக்டேர் நிலங்கள். சின்கோனாவிலே இருந்து எடுக்கப்பட்ட நிலங்கள் 3000 ஹெக்டேர். அந்த 3000 ஹெக்டேர் நிலங்களை நாம் எடுத்துக் கொண்டிருக்கிற நிலையில் அந்த சின்கோனா மரங்களை உடனடியாக வெட்டிவிட்டு அதிலே தேயிலைத் தோட்டத்தை வளர்ப்பதற்கு நாம் நடவடிக்கை மேற்கொண்டிருக்கிறோம். இந்த ஆலை திராவிட முன்னேற்றக் கழகத்தின் ஆட்சிக் காலத்தில் மூடப்பட்டது என்பதையும் நான் இந்த நேரத்தில் தெரிவித்துக் கொள்ளக் கடமைப் பட்டிருக்கிறேன். சின்கோனா சார்பாக அங்கே உற்பத்தி செய்யப்படுகிற மாத்திரைகளை விட குறைந்த விலைக்கே வெளிநாடுகளில் கிடைக்கிற காரணத்தால் அதாவது மலேரியா போன்ற நோய்கள் வருகிறபோது அதைத் தடுப்பதற்காக வெளிநாடுகளில் குறைந்த செலவில் அந்த மாத்திரைகளைத் தயாரித்திற காரணத்தால் இது இங்கே வெற்றிபெற முடியவில்லை. ஆகவே திராவிட முன்னேற்றக் கழக ஆட்சிக் காலத்தில் அதை மூடினார்கள். ஆனால் அங்கே இருக்கிற 3000 ஹெக்டேர் நிலங்களை நாம் எடுக்கிறபோது அங்கே புதிதாக இரண்டு தொழிற்சாலைகளைக் கட்டுவதற்காக நாம் நடவடிக்கை மேற்கொண்டு இருக்கிறோம். அதிலே பணியாற்றிவர்களை மட்டும், அதாவது சின்கோனா தொழிற்சாலையில் பணியாற்றியவர்களை மட்டும் நாம் தேயிலைத்

(திரு. கே. ஏ. செங்கோட்டையன்) [1993 ஏப்ரல் 6]

தோட்டத்தில் எடுத்திருக்கிறோம். பணியாளர்களுக்கு மட்டும் கொடுக்கிற சம்பளம் $1\frac{1}{2}$ கோடி ரூபாய் சின்கோனா நிலத்தைப் பொறுத்தவரையில் அரசு வழங்கிய குத்தகை 4 கோடி ரூபாய். அதேபோல புதிதாகத் தேயிலைச் செடி நடுவதற்காக $3\frac{1}{2}$ கோடி ரூபாயை நாம் செலவு செய்கிறோம். தேயிலைத் தோட்டத்தைப் பொறுத்தவரையில் இந்த ஆண்டு ஏறத்தாழ $10\frac{1}{2}$ கோடி ரூபாய் இலாபத்தை ஈட்டுகிற அளவுக்கு இந்தத் துறை வளர்ந்திருக்கிறது என்பதையும் இந்த நேரத்தில் நான் சுட்டிக்காட்டக் கடமைப்பட்டிருக்கிறேன். நேரத்தின் அருமை கருதி, மாண்புமிகு உறுப்பினர்கள் பல்வேறு கருத்துக்களைச் சொன்ன நேரத்தில் நான் அதை மனதில் ஏற்று, என்னென்ன குறைபாடுகளைக் கூறினீர்களோ அதை ஆராய்ந்து என்னென்ன நீங்கள் சுட்டிக்காட்டினீர்களோ அதற்கெல்லாம் நான் உடனடியாக நடவடிக்கை மேற்கொள்கிறேன் என்பதை இந்த நேரத்தில் கோடிட்டுக் காட்டக் கடமைப்பட்டிருக்கிறேன்.

புரட்சித் தலைவி அவர்கள் வந்ததற்குப் பிறகு சிறப்பான முறையில் பணியாற்றுகிற தொழிலாளர்களுக்கு ஒரு சிறப்பு விருது வழங்கவேண்டும் என்பதற்காக புரட்சித் தலைவி அவர்கள் சிந்தித்தார்கள். ஆக, எந்த ஆண்டிலும் இல்லாத அளவுக்கு மாண்புமிகு இதயதெய்வம் டாக்டர் புரட்சித் தலைவி பெயரால் அந்த விருதுகளை வருகிற ஆண்டிலே இருந்து வழங்குவதற்கு இந்தத் துறை நடவடிக்கை மேற்கொள்ளும் என்பதை நான் இந்த நேரத்தில் தெரிவித்துக் கொள்ளக் கடமைப்பட்டிருக்கிறேன்.

பழைய பேருந்துகள் இருக்கின்றன என்று இங்கே நீங்கள் குறிப்பிட்டு இருக்கின்றீர்கள். அந்தப் பழையப் பேருந்துகளை உடனடியாக மாற்றுவதற்கு மாண்புமிகு இதயதெய்வம் டாக்டர் புரட்சித் தலைவி அவர்கள் ஒரு ஆலோசனையைச் சொன்னார்கள். ஆண்டுதோறும் குறைந்தது இரண்டாயிரம் பேருந்துகளையாவது மாற்றி புதிய பேருந்துகளாக மாற்றியமைக்கவேண்டும் என்று இந்தத் துறைக்குக் கட்டளைப் பிறப்பித்திருக்கிறார்கள். இந்தத் துறை அதையேற்று ஆண்டுதோறும் இரண்டாயிரம் பேருந்துகளை மாற்றிய மட்டும் என்பதை இந்த நேரத்திலே தெரிவித்துக்கொள்ளக் கடமைப்பட்டிருக்கிறேன். (மேசையைத் தட்டும் ஒலி)

பிற்பகல் 2-10

அடுத்து, தமிழகத்திலே உழைக்கும் வர்க்கம் உடல் வலிவோடு இருக்க, திராவிட முன்னேற்றக் கழக ஆட்சிக்காலத்

1993 ரப்ரல் 6] [திரு. கே. ஏ. செங்கோட்டையன்]

தில் நிறுத்தப்பட்ட போக்குவரத்துக் கழகங்களின் விளையாட்டுப் போட்டியை, மீண்டும் நடத்தவேண்டும் என்று புரட்சித் தலைவி அவர்கள் இந்தத் துறைக்குக் கட்டளைப் பிறப்பித்திருக்கிறார்கள். இந்தத் துறை அதை ஏற்று நடத்தும் என்று இந்த நேரத்திலே தெரிவித்துக்கொள்கிறேன். (மேசையைத் தட்டும் ஒலி)

போக்குவரத்துத் தொழிலாளர்களுடைய நலனைக் கருத்தில் கொண்டு, தொழிலாளர்களின் குழந்தைகளுக்காக நர்சிங் கல்லூரி ஒன்றைக் கொண்டுவருவதற்கு மாண்புமிகு இதயதெய்வம் புரட்சித் தலைவி அவர்கள் ஆணையிட்டிருக்கிறார்கள். அது வருகிற ஆண்டிலே நடத்தப்படும் என்பதை இந்த நேரத்திலே தெரிவித்துக் கொள்ளக் கடமைப்பட்டிருக்கிறேன்.

போக்குவரத்துத் துறை தொழிலாளர்கள் பற்றி பேசுகிறபோது ஒரு சில நண்பர்கள் இங்கே சொன்னார்கள். குருவிகளுக்குக் கூட கூடு இருக்கிறது. ஆனால் மனிதனுக்கு இங்கே இல்லம் இல்லையே என்று சிலபேர்கள் பேசுகிற போது கூறினார்கள். அந்த மனிதர்களுக்கு மனித தெய்வமாக இருக்கின்ற நம்முடைய புரட்சித் தலைவி அவர்கள் கூட்டுறவு வீடு கட்டும் திட்டத்தின் அடிப்படையிலே இந்த ஆண்டு மட்டும் போக்குவரத்துத் தொழிலாளர்களுக்கு 10 கோடி ரூபாய்க்கு வீடு கட்டிக் கொடுக்கும் திட்டத்தில் ஆயிரம் பேர்களுக்கு வீடு கட்டித் தரப்படும் என்ற நல்ல செய்தியையும் இந்த நேரத்திலே தெரிவித்துக்கொள்ளக் கடமைப்பட்டிருக்கிறேன். (மேசையைத் தட்டும் ஒலி)

நமது மாண்புமிகு இதயதெய்வம் டாக்டர் புரட்சித் தலைவி அவர்கள் ஆசியோடு அண்மையில் புதிதாகத் தொடங்கப்பட்ட புரட்சித் தலைவர் எம்.ஜி.ஆர். போக்குவரத்துக் கழகத்திற்கு ரூபாய் 50 இலட்சம் செலவில் புதிதாக நிர்வாக அலுவலகம் கட்டித் தர ஆணையிடப்பட்டுள்ளது என்பதை இந்த நேரத்திலே தெரிவித்துக்கொள்ளக் கடமைப்பட்டிருக்கிறேன். (மேசையைத் தட்டும் ஒலி)

போக்குவரத்துத் தொழிலாளர்களின் குழந்தைகள் தொழில் நுட்பக் கல்வி பயிலவேண்டுமென்பதற்காகவே மாண்புமிகு இதயதெய்வம் டாக்டர் புரட்சித் தலைவி அவர்கள் ஓராண்டில் சென்னை, பர்கூர், திருநெல்வேலி போன்ற இடங்களிலே புதிதாக பாலிடெக்னிக் ஆரம்பிக்க வேண்டும் என்று ஒரு கட்டளைப் பிறப்பித்தார்கள். அது ஆரம்பிக்கப் பட்டிருக்கின்றது. வருகின்ற நிதி ஆண்டில் தலா 10 கோடி ரூபாய் செலவில் அதற்குப் புதியக் கட்டிடங்கள் கட்டித் தரப்படும் என்பதை இந்த நேரத்தில் நான் தெரிவித்துக்கொள்ளக் கடமைப்பட்டிருக்கிறேன். (மேசையைத் தட்டும் ஒலி)

[திரு. கே. ஏ. செங்கோட்டையன்] [1993 ஏப்ரல் 6]

அதேபோல, போக்குவரத்து விதிகளைக் கடைப்பிடிக்க வேண்டும் என்று இளைய சமுதாயத்திற்காக மாண்புமிகு இதயதெய்வம் டாக்டர் புரட்சித் தலைவி அவர்கள் குழந்தைகளுக்காக பூங்காக்களை, மாவட்டந்தோறும் அமைக்க வேண்டும் என்று இந்த துறைக்குக் கட்டளைப் பிறப்பித்திருக்கிறார்கள். போக்குவரத்து விதிகளை அந்தக் குழந்தைகள் பூங்காக்களிலே சென்று அதைப் பார்த்து எப்படி நாம் போக்குவரத்துப் பயணங்களை மேற்கொள்ளவேண்டும், எப்படி ரோடுகளை கட்டக்கேண்டும் என்று உணர்ச்சிற்ற வகையிலே எல்லா மாவட்ட நகரங்களிலும் அந்த குழந்தைகள் பூங்காக்கள் அமைப்பதற்கு ஆணை பிறப்பித்திருக்கின்றார்கள் என்ற நல்ல செய்தியை இந்த நேரத்திலே நான் தெரிவித்துக்கொள்ளக் கடமைப்பட்டிருக்கிறேன். மாநகர அளவிலே இருக்கின்ற போக்குவரத்துக் கழகங்கள் செயல் திறனை ஊக்குவிக்கும் வகையிலே சிறப்பான முறையிலே செயல்புரியும் போக்குவரத்துக் கழகங்களுக்கு ஆண்டுதோறும் மாண்புமிகு இதயதெய்வம் டாக்டர் புரட்சித் தலைவி பெயரால் சுழல்கோப்பை ஒன்று வழங்கப்படும் என்று இந்த நேரத்திலே தெரிவித்துக்கொள்ளக் கடமைப்பட்டு இருக்கிறேன். (மேசையைத் தட்டும் ஒலி)

போக்குவரத்துத் தொழிலாளர்களின் நலன் கருதி ஒவ்வொரு போக்குவரத்துக் கழகத் தலைமை அலுவலகத்தில் பகுதிநேர மருத்துவர்கள் உடனடியாக நியமிக்கப்படவேண்டும் என்று மாண்புமிகு இதய தெய்வம் டாக்டர் புரட்சித் தலைவி அவர்கள் கட்டளைப் பிறப்பித்திருக்கிறார்கள்.

முக்கியப் பிரமுகர்களுடைய வாகனங்களை உடனுக்குடன் பராமரிப்பதற்காக சனி, ஞாயிறு நாட்களில் இங்கே தலைமைச் செயலகத்திலேயிருக்கின்ற அந்த பணிமனைகள் விடுமுறையாக இருப்பதனைக் கருத்தில்கொண்டு வி.ஆ.பி. பணிமனையைத் தலைமைச் செயலகத்திலே அமைக்க மாண்புமிகு டாக்டர் புரட்சித் தலைவி அவர்கள் 6 இலட்சம் ரூபாய் வழங்கியிருக்கிறார்கள் என்பதையும் நான் இந்த நேரத்திலே தெரிவித்துக்கொள்ளக் கடமைப்பட்டிருக்கிறேன். (மேசையைத் தட்டும் ஒலி)

கடலூரிலே உள்ள பழைய மற்றும் புதிய துறைமுகங்களை நாகப்பட்டினம் துறைமுகங்களை நவீனப்படுத்தி ஆழப்படுத்துவதற்காக வருகின்ற நிதியாண்டில் பணிகள் செய்ய ஆணைகள் பிறப்பிக்கப்பட்டுள்ளன என்பதை நான் மகிழ்ச்சியோடு தெரிவித்துக் கொள்ளக் கடமைப்பட்டிருக்கிறேன்.

அதேபோல, காட்டிலே வளர்ந்து வீட்டிலே மணம் பரப்பும் சந்தன சோப்பு, நெருப்பையும் மணக்க வைக்கும் ஊதுபத்தி, முகத்திற்கு இளமையைத் தரும் வாச

வாக்கெடுப்பும்—தொடர்ச்சி

1993 ஏப்ரல் 6] [திரு. கே. ஏ. செங்கோட்டையன்]

னைப் பவுடர் இவற்றையெல்லாம் அரசு உருவாக்கிட முடிவு செய்து, வட ஆற்காடு மாவட்டத்தில் திருப்பத் தூரிலே இருக்கின்ற, திராவிட முன்னேற்றக் கழக ஆட்சியில் முடிய, சந்தன எண்ணெய் ஆலையையும் மீண்டும் திறந்து இதுபோன்ற பொருள்களை உடனடியாக உருவாக்க வேண் டும் என்று மாண்புமிகு இதயதெய்வம் டாக்டர் புரட்சித் தலைவி அவர்கள் கட்டளைப் பிறப்பித்திருக்கிறார்கள் என்பதை நான் இந்த நேரத்திலே தெரிவித்துக்கொள்ளக் கடமைப்பட்டிருக்கிறேன்.

அதேபோல, வனத்துறையைப் பாதுகாக்கின்ற காவலர் கள் எண்ணெய்ப் பெறுகின்ற சந்தன மரங்கள் இருக் கின்ற இடங்கள், விவை உயர்ந்த மரங்கள் இருக்கின்ற இடங் களிலே செக் போஸ்ட்களிலே இரவு நேரங்களிலே ஒரு காவலர் இருக்கின்றார். அதை மனதிலே கொண்டு தான் இதயசுத்தியோடு இருக்கின்ற நம்முடைய முதல்வர் அவர்கள் இரண்டு பேர்கள் இரவு காவலர்களாக அமர்த் தப்படுவதன் வாயிலாக இங்கே ஓரிரண்டு இடங்களிலே நடைபெறுகின்ற அந்தத் தவறுகளைத் தவிர்க்க உடனடியாக நடவடிக்கை மேற்கொள்வதற்கு அந்த 25 புதிய பாரஸ்ட் கார்ட் பணியிடத்தை உருவாக்குவதற்கு உத்தரவு வழங்கி இருக்கிறார் என்பதையும் நான் இந்த நேரத்திலே தெரி வித்துக்கொள்ளக் கடமைப்பட்டிருக்கிறேன். (மேசையைத் தட்டும் ஒலி)

சமூகக் காடுகளைப் பொறுத்தவரையிலும், இதற்கு முன்னாலே யூக்கலிப்டஸ், புங்கை போன்ற மரங்களை நட்டுக்கொண்டிருந்த காலம் ஒரு காலம். ஆனால், புரட்சித் தலைவி அவர் கள் சிந்தித்தார்கள். சிந்தித்ததற்குப் பிறகு பணமரங்களான மா, பலா மற்றும் புளி, வேம்பு போன்ற மரங்களை வழங்கி அவற்றைப் பாதுகாத்து பராமரிக்கின்றவர்களுக்கு அதன் மகசூலை அனுப் பவிக்க உரிமை வழங்கப்படும் என்பதையும் இந்த நேரத்தில் நான் தெரிவிக்கக் கடமைப்பட்டிருக்கிறேன். (மேசையைத் தட்டும் ஒலி).

பிற்பகல் 2-15

வனத் துறையிலே குற்றங்களைக் கண்டுபிடிக்கும் பணியை, வீரம் மிக்க சிறப்பான முறையிலே பணியாற்றுகிற கீழே இருக் கிற பாரஸ்ட்ராக இருந்தாலும் சரி, வனக் காவலர்களாக இருந் தாலும் அவர்களுக்கு சிறப்பு விருதுகளை அளிக்க வேண்டுமென்ற கருத்தின் அடிப்படையில்தான் மாண்புமிகு இதய தெய்வம் டாக்டர் புரட்சித் தலைவி அவர்களுடைய பெயரால் விருதும் சரீன்றிதழும் வழங்கப்படும் என்பதை இந்த நேரத்தில் நான் தெரிவித்துக்கொள்ளக் கடமைப்பட்டிருக்கிறேன்.

[திரு. கே. ஏ. செங்கோட்டையன்] [1993 ஏப்ரல் 6]

வனத்துறை நிலங்களிலே ஆக்கிரமிப்புகளை அகற்றி மீண்டும் புதிதாக ஆக்கிரமிப்புகள் வராமல் தடுக்கும் அதிகாரிகள் மற்றும் அலுவலர்களுக்கு சிறப்புப் பரிசுத் தொகை மற்றும் சான்றிதழ்களும் வழங்கப்படும் என்பதை நான் இந்த நேரத்தில் தெரிவித்துக்கொள்ளக் கடமைப்பட்டிருக்கிறேன்.

அதுபோல, உயர்வாக விளைச்சல்தரும் கூழ்மரம் வகைகள், மற்றும் வேட்டில் மரங்கள் போன்றவைகளின் ஆராய்ச்சியை மேம்படுத்தி வருகின்ற எதிர்காலத்தில் 10 ஆண்டுகளுக்குப் பிறகு இரட்டிப்பு அளவிற்கு அது உற்பத்தியாகின்ற அளவிற்கு செயல் திட்டம் வகுக்குப்படும் என்பதையும் இந்த நேரத்தில் தெரிவித்துக்கொள்ளக் கடமைப்பட்டிருக்கிறேன்.

இந்தத் துறையைப் பொறுத்தவரையில் சிறப்பான முறையில் இந்தத் துறை செயலாற்றிக் கொண்டிருக்கிறது என்பதையும் இந்த நேரத்தில் நான் தெரிவித்துக்கொள்ளக் கடமைப்பட்டிருக்கிறேன். ஆகவே, நிர்வாக வசதி கருதி கீழ்க்கண்ட போக்குவரத்துக் கழகங்கள் இரண்டாகப் பிரிக்கப்படும். 'அச்சம் இல்லை, அச்சம் இல்லை, அச்சம் என்பது இல்லையே, உச்சி மீது வானிடிந்து வீழுகின்றபோதிலும் அச்சம் இல்லை, அச்சம் இல்லை, அச்சம் என்பது இல்லையே' என்று பாடிய பாரதி கண்ட புதுமைப் பெண்ணான எங்கள் புரட்சித் தலைவி அவர்கள் (மேசையைத் தட்டும் ஒலி) கவிக்குயில் பாரதிக்கும் பெருமை சேர்க்கும் வகையில் இதோ, சேரன் போக்குவரத்துக் கழகத்தைப் பிரித்து மலைப்பிரதேசத்தில் செல்லும் பேருந்துகளைக் கொண்ட ஊட்டியில் மகாகவி பாராதியார் போக்குவரத்துக் கழகம் என்ற புதிய போக்குவரத்துக் கழகத்தை உருவாக்க ஆணையிட்டுள்ளார்கள். (மேசையைத் தட்டும் ஒலி).

ஆதிதிராவிடர்களுக்கு ஆலயங்கள் திறக்கப்பட வேண்டும் என்றார் அண்ணல் அம்பேத்கார். ஆனால் அந்த ஆதிதிராவிடர்கள் ஆண்டவனையே அர்ச்சனை செய்யும் அர்ச்சகர்களாக ஆக வேண்டுமென்ற புரட்சிகரமான திட்டத்தைக் கொண்டுவந்த தாயுள்ளம் கொண்ட எங்கள் புரட்சித் தலைவி (மேசையைத் தட்டும் ஒலி) அத்தோடு நில்லாமல் இந்த ஆண்டில் அம்பேத்காருக்கு மேலும் புகழ் சேர்க்கும் வகையிலே பல்லவன் போக்குவரத்துக் கழகத்தைப் பிரித்து டாக்டர் அம்பேத்கார் போக்குவரத்துக் கழகம் (மேசையைத் தட்டும் ஒலி) என்ற புதிய போக்குவரத்துக் கழகத்தை உருவாக்க ஆணையிட்டுள்ளார்கள்.

திராவிட இயக்கத்தின் ஜீவ ஜோதியாய், 6 கோடி மக்களின் இதயத் துடிப்பை 6 மொழியிலே பேசக்கூடிய ஆற்றல்மிக்க முதல்வராய், தமிழுக்கும், தமிழ்நாட்டுக்கும் காவல்தெய்வமாய், ஏன் இந்தியத் திருநாட்டுக்கே வழிகாட்டியாய் (மேசையைத் தட்டும் ஒலி) நாம் வரம்கேட்டு கடவுளே தந்த வரப்பிரசாதமாய்

1993 ஏப்ரல் 6] [திரு. கே. ஏ. செங்கோட்டையன்]

இங்கே வீற்றிருக்கும், என்னை வாழ வைத்த தெய்வம், என் களை வாழ வைத்த தெய்வம், ஏன், 6 கோடி தமிழ் மக்கழை வாழவைத்த (மேசையைத் தட்டும் ஒலி) இந்தத் தெய்வத்தின் பெயரால் திருவள்ளுவர் போக்குவரத்துக் கங் கத்தை இரண்டாகப் பிரித்து தமிழ்நாட்டில் வெளிமாநிலங் களுக்குச் செல்லும் பேருந்துகளைக் கொண்டு புரட்சித் தலைவி டாக்டர் ஜே. ஜெயலலிதா போக்குவரத்துக் கழகம் (மேசை யைத் தட்டும் ஒலி) என்ற பெயரால் புதிய போக்குவரத்துக் கழகம் ஆரம்பிக்கப்படும் என்பதையும் இந்த நேரத்தில் தெரி வித்துக்கொள்ளக் கடமைப்பட்டிருக்கிறேன்.

இதுவரையிலும் எடுத்துச் சொன்ன கருத்துக்களை மாண்பு மிகு உறுப்பினர்கள் ஏற்று, வெட்டுத் தீர்மானங்களைத் திரும்பப் பெற்றுக் கொண்டு இந்த மானியக் கோரிக்கையை நிறைவேற் றித் தர வேண்டுமென்று நான் உங்களை அன்போடு கேட்டு அமர்கிறேன், நன்றி, வணக்கம்.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் : அமைச் சருடைய பதிலுரைக்குப் பிறகு விளக்கங்களைக் கேட்கிற மாண்பு மிகு உறுப்பினர்கள், அமைச்சர் இப்பொழுது தெரிவித்தக்கருத்துக் களின் மீது விளக்கங்களைக் கேட்க வேண்டும்; அல்லது நீங்கள் பேசிய பேச்சில், நான் இதைக் கேட்டிருந்தேன் என்று பேசிய தற்கு விளக்கம் கேட்கலாம். சில நேரங்களில் புதிய புதிய விளக்கங்களை எல்லாம் இந்த நேரத்தில் கேட்டுக்கொண்டு இன்னொரு விவாதத்தையும் தொடங்கி வைக்கக்கூடாது. திரு. டி. சுதர்சனம்.

பிற்பகல் 2.20

திரு. டி. சுதர்சனம் : மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, இரண்டுச் சக்கர வாகனங்களுக்கு 'லைஃப் டாக்ஸ்' வசூலிக்கிறார்கள். அதைப்போன்று தனியார் கார்களுக்கும் வசூலிக்க வேண்டுமென்று நான் பேசுகின்றபோது குறிப்பிட்டேன். அது நடைமுறைப்படுத்தப்படுமா என்று அறிய விரும்புகிறேன்.

மாண்புமிகு திரு. கே. ஏ. செங்கோட்டையன் : மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, அதுபற்றி எதிர்காலத்தில் பரிசீலிக்கப்படும்.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் : திரு. சோ. பாலகிருஷ் ணன்.

* திரு. சோ. பாலகிருஷ்ணன் : மாண்புமிகு பேரவைத் தலை வர் அவர்களே, மதுரையிலிருந்து சென்னைக்கு திருவள்ளுவர் பஸ்ஸில் வந்துகொண்டிருந்தேன். விழுப்புரத்திற்கும் உளுந்தூர்

[1993 ஏப்ரல் 6]

பேட்டைக்கும் இடையில், இரவு 1 மணிக்கு பங்கசர் ஆகிவிட்டது. அந்த பஸ்ஸில் டையர் இருக்கிறது. ஐக்கி இருக்கிறது. ஆனால் இறக்குகின்ற பாரக் கயிறு இல்லை என்று சொல்லி, டயரை மாற்றும் பணி நின்றுவிட்டது. இது மாதிரி சின்னச் சின்ன குறைகளை அகற்றி, இரவு நேரங்களில் பஸ்கள் நிற்காமல் இருக்க எல்லாவிதமான பொருள்களையும் வைத்து, உடனடியாக டையரை மாற்றுவதற்கு நிரந்தரமான ஏற்பாடுகளைச் செய்ய நம்முடைய அமைச்சர் அவர்கள் உத்தரவு பிறப்பிப்பார்களா என்று அறிய விரும்புகிறேன்.

மாண்புமிகு திரு. கே. ஏ. செங்கோட்டையன் : மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, அது போன்ற குறைபாடுகள் இல்லாமல் இந்த அரசு கவனித்துக்கொள்ளும்.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் : திரு. ஜி. பழனிசாமி

திரு. ஜி. பழனிசாமி : மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, சேமநல நிதித் திட்டம் என்று அமைச்சரவர்கள் அறிவித்தார்கள். அதற்காக ஒரு டிரஸ்ட் அமைக்க திட்டமிருக்கிறதா?

மாண்புமிகு திரு. கே. ஏ. செங்கோட்டையன் : மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, அது பரிசீலனையில் இருக்கிறது.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் : திரு. வ. சத்தியமூர்த்தி.

திரு. வ. சத்தியமூர்த்தி : மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, திருவள்ளூர் போக்குவரத்துக்கழகம் சென்னையைத் தலைமையிடமாக்கக் கொண்டு இயங்கிக் கொண்டிருக்கிறது. நம்முடைய இதயதெய்வம் டாக்டர் புரட்சித் தலைவி அவர்கள் பெயரால் அமைய இருக்கின்ற புதிய போக்குவரத்துக் கழகம், மதுரையை ஆளும் மீனாட்சி குடியிருக்கின்ற மதுரையில் ஆரம்பிக்கப்படுமா என்று அறிய விரும்புகிறேன்.

மாண்புமிகு திரு. கே. ஏ. செங்கோட்டையன் : மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, அதைத்தான் நான் குறிப்பிட்டேன். மாநில அளவிலும் திருவள்ளூர் போக்குவரத்துக் கழகம் பேருந்துகளை இயக்கிக் கொண்டிருக்கிறது. வேறு மாநிலங்களிலும் இயக்கிக் கொண்டிருக்கிறது. ஆக, சென்னையிலிருந்து வேறு மாநிலங்களுக்குச் செல்லுகின்ற பேருந்துகளுக்கு மாண்புமிகு இதயதெய்வம் டாக்டர் புரட்சித் தலைவி அவர்களுடைய பெயரைச் சூட்ட இருக்கிறேன் என்று சொன்னேன். அத்தனை பேருந்துகளும் டீலக்ஸ் பேருந்துகளாக இயக்கப்படும்.

1993 ஏப்ரல் 6]

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் : திருமதி ஏ. எஸ். பொன்னம்மாள்.

திருமதி ஏ. எஸ். பொன்னம்மாள் : மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, ஏற்கெனவே டீசல் தட்டுப்பாடு காரணமாக பல இடங்களில் ஓடிய டவுன் பஸ்கள் நிறுத்தப்பட்டுள்ளன. அப்படி ஓடிய பஸ்கள் நிறுத்தப்பட்டதால் மக்களுக்கு மிகவும் அசௌகரியமாக இருக்கிறது. ஆகவே எந்தெந்த இடங்களில் டவுன் பஸ்கள் ஓடியதோ அந்த இடங்களில் மீண்டும் அவற்றை ஓட்டுவதற்கு நடவடிக்கை எடுக்கப்படுமா என்று அறிய விரும்புகிறேன்.

மாண்புமிகு திரு. கே. ஏ. செங்கோட்டையன் : மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, 1,005 பேருந்துகளை அவர்கள் நிறுத்தினார்கள். அதிலே 18 வழித் தடங்கள் தவிர மற்ற வழித் தடங்களில் பேருந்துகளை மீண்டும் இயக்கி இருக்கிறோம். அந்த 18 வழித் தடங்களில் பாதை வசதியில்லை என்று குறிப்பிட்டிருக்கிறார்கள். மாண்புமிகு உறுப்பினர் அவர்களுக்குத் தெரிவித்துக் கொள்கிறேன்; பாதை வசதிகள் இருந்து, விடாமல் இருந்தால், உடனடியாக நடவடிக்கை எடுக்கப்படும்.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் : டாக்டர் மு. சீனியம்மாள்.

டாக்டர் மு. சீனியம்மாள் : மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, 'அள்ளிக் கொடுத்து வாழ்பவர் நெஞ்சம் ஆனந்தப் பூந்தோப்பு, வாழ்வில் நல்லவர் என்றும் கெடுவதில்லை இது நான்குமறை தீர்ப்பு' என்பதற்கிணங்க ஏழை, தாழ்த்தப்பட்ட மக்களுக்காக தன்னை அர்ப்பணித்து இன்றைக்குத் தாயுள்ளம் கொண்ட கருணைத் தாயாக விளங்கிக் கொண்டிருக்கிற டாக்டர் புரட்சித் தலைவி அவர்களின் காலத்தில், தாழ்த்தப்பட்ட மக்களின் தலைவனாக வாழ்ந்து கொண்டிருக்கிற அண்ணல் அம்பேத்கார் அவர்களின் பெயரில் போக்குவரத்துக் கழகத்தை ஆரம்பித்து, இன்றைக்கு ஏழை, தாழ்த்தப்பட்ட மக்களின் மனதில் பாலை வார்த்த அந்தத் தாய்க்கு, ஒன்றரை கோடி தாழ்த்தப்பட்ட மக்களின் சார்பாக சகோதரர் செ. கு. தமிழரசன் அவர்கள் இங்கே இருந்திருப்பார்களானால் நன்றியைச் சாற்றியிருப்பார்கள் என்ற காரணத்தால், தாழ்த்தப்பட்ட மக்களின் மனமார்ந்த, நெஞ்சார்ந்த நன்றிதனை அவர்களுக்குத் தெரிவித்து, தொழிற்பேட்டை என்ன, அண்ணல் அம்பேத்கார் அவர்களுக்கு ஒன்றரை கோடி ரூபாயில் மணி மண்டபம் என்ன—இவற்றை எல்லாம் நமது தாயுள்ளம் கொண்ட தலைவி இருக்கின்ற காரணத்தால்தான் செய்ய முடிகிறது என்று சொல்லி தாழ்த்தப்பட்ட சமுதாயம் இன்றைக்கு தலை நிமிர்ந்து நிற்

[டாக்டர் மு. சின்யம்மாள்] [1993 ஏப்ரல் 6]

கிறது (மேசையைத் தட்டும் ஒலி) என்று சொல்லி இவர்கள் காலத்தில்தான் தாழ்த்தப்பட்ட மக்கள் எம். எல். ஏ. ஆக இருந்தோம், இவர்கள் காலத்தில்தான் தலை நிமிர்ந்து நின்றோம் என்று மனதாரச் சொல்லி இவர்களுடைய காலடியில் அந்த மக்களுடைய நன்றியை மீண்டும் சமர்ப்பித்து, அமைகிறேன். நன்றி.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் : திரு. ம. சின்னசாமி.

திரு. ம. சின்னசாமி : மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, நம்முடைய இதயதெய்வம் மாண்புமிகு புரட்சித் தலைவி அவர்களுடைய அரசு குறைந்தக் கட்டணத்தில் பேருந்துகளை இயக்கி வருகிறது. டீசல் விலை உயர்வு, உதிரிப்பாகங்கள் விலை உயர்வு என்ற இடர்பாடுகள் இருந்தபோதிலும் மற்ற மாநிலங்களைவிட குறைந்தக் கட்டணத்தில் சிறப்பாகப் பேருந்துகளை நாம் இயக்கிக்கொண்டிருக்கிறோம். அதனாலே போக்குவரத்துக் கழகங்களுக்கு நஷ்டம் ஏற்படுகிறது. அதற்கு மிக முக்கியகாரணம் அதிகமான பேருந்துகள் இருப்பதுதான் என்று அந்தப் பேருந்துகள் அரசுடமையாக்கப்படும்போது அன்றைக்கு அரசுக்கு அந்தப் பேருந்துகளை அளித்த பெரிய கம்பெனிகளான....

பிற்பகல் 2-25

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் : விளக்கம் மட்டும் கேளுங்கள்.

திரு. ம. சின்னசாமி : டி.வி.எஸ்., ஏ.பி.டி., கும்பகோணம் ராமன் அண்ட் ராமன் போன்ற கம்பெனிகளின் முதலாளிகள் 100 பேருந்துகளை மட்டும் வைத்து ஒரு கம்பெனியை இயக்கினால் சிறப்பாக நிர்வாகம் இருக்கும் என்று சொன்னார்கள். இப்போது அப்படி 100 என்று இல்லாவிட்டாலும் 300 பேருந்துகளை மட்டும் வைத்து ஒரு போக்குவரத்துக்கழகம் இயக்கினால் லாபத்தல் இயங்கும் என்ற கருத்து சொல்லப்படுகிறதே, அதைப்பற்றி அரசு ஆராயுமா என்பதை அறியவிரும்புகிறேன்.

மாண்புமிகு திரு. கே. ஏ. செங்கோட்டையன் : மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, பட்டாபிராமன் கமிட்டி இதை ஆய்வு செய்தது. 600 பேருந்துகள் இருந்தாலே ஒரு போக்குவரத்துக் கழகம் ஆரம்பிக்கலாம் என்று அவர்கள் பரிந்துரை செய்திருக்கிறார்கள். அதேபோல, தில்லைநாயகம் கமிட்டியின் கருத்தில் 750 பேருந்துகளுக்கு மேலே இருந்தால்தான் ஒரு போக்குவரத்துக் கழகம் பிரிக்கப்பட வேண்டுமென்ற கருத்தைச்

1993 ஏப்ரல் 6] [திரு. கே. ஏ. செங்கோட்டையன்]

சொல்லியிருக்கிறார்கள். ஆகவே தனியார் கருத்துக்களுக்கும் இந்தக் கமிட்டிகளின் கருத்துக்களுக்கும் வேறுபாடு இருக்கிற காரணத்தால், அதற்குக் குறைவாக செய்யமுடியாது. போக்கு வரத்துக் கழகத்தைப் பிரிக்கிறபோது 14732க்கு மேலாக இருக்கிற பேருந்துகளை எவ்வளவாகப் பிரிப்பது என்று எண்ணிப்பார்க்கவேண்டும். ஆகவே, சென்னை மாநகரம் என்று எடுத்துக்கொண்டாலும் ஒரு மாவட்டத்திற்கே 4, 5 கிளைகளாக பிரிக்கவேண்டியிருக்கிறது ஆகவே தனித்தனிப் போக்குவரத்துக் கழகமாகப் பிரிக்கவேண்டியதன் காரணமாக அதற்கான சாத்திய கூறுகள் இல்லை.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் : விவாதம் முடிவுற்றது. இப்போது வாக்கெடுப்பு.

(அ) கோரிக்கை எண் 3—மோட்டார் வண்டிகள் குறித்த சட்டங்கள்.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் : மானியக்கோரிக்கை எண் 3, மோட்டார் வண்டிகள் குறித்த சட்டங்கள்—நிர்வாகம். வெட்டுத் தீர்மானங்கள் வலியுறுத்தப்படுகின்றனவா என்று அறிய விரும்புகிறேன் திரு. எம். எம். எஸ். அபுல்ஹசன்.

திரு. எம். எம். எஸ். அபுல்ஹசன் : இல்லை.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் : வெட்டுத்தீர்மானம் பேரவையின் அனுமதியுடன் திரும்பப் பெறப்படுகிறது.

“மோட்டார் வண்டிகள் குறித்த சட்டங்கள்—நிர்வாகம் 11-ந்திய 3 ஆம் எண் மானியக் கோரிக்கையின் கீழ் ரூ.9,43,04,000-க்கு மேற்படாத தொகை அரசுக்கு வழங்கப்பெற வேண்டும்” என்னும் மாண்புமிகு அமைச்சர் அவர்களின் தீர்மானம் பேரவையின் முடிவிற்கு விடப்பெறுகிறது.

ஏற்போர் ‘ஆம்’ என்க.

(ஆம்)

மறுப்போர் ‘இல்லை’ என்க.

(இல்லை.)

ஏற்போரே அதிகம் என்று கருதுகிறேன்.

ஏற்போரே அதிகம். தீர்மானம் நிறைவேறியது.

அரசுக்குக் கோரிய தொகை வழங்கப்பெறுகிறது.

[1993 ஏப்ரல் 6]

(ஆ) கோரிக்கை எண் 39—சாலைப் போக்குவரத்துப் பணிகளும்
கப்பல் போக்குவரத்தும்.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் : மானியக் கோரிக்கை எண் 39. சாலைப் போக்குவரத்துப் பணிகளும், கப்பல் போக்குவரத்தும். வெட்டுத் தீர்மானங்கள் வலியுறுத்தப்படுகின்றனவா என்று அறிய விரும்புகிறேன்.

திரு. எஸ். எஸ். ராமசுப்பு இருக்கையில் இல்லை. வெட்டுத் தீர்மானம் திரும்பப் பெறப்பட்டதாகக் கருதப்படுகிறது.

“சாலைப் போக்குவரத்துப் பணிகளும் கப்பல் போக்குவரத்தும் பற்றிய 39 ஆம் எண் மானியக்கோரிக்கையின் கீழ் ரூ. 12,79,30,000க்கு மேற்படாத தொகை அரசுக்கு வழங்கப் பெறவேண்டும்” என்னும் மாண்புமிகு அமைச்சர் அவர்களின் தீர்மானம் பேரவையின் முடிவிற்கு விடப்பெறுகிறது.

ஏற்போர் ‘ஆம்’ என்க.

(ஆம்)

மறுப்போர் ‘இல்லை’ என்க.

(இல்லை)

ஏற்போரே அதிகம் என்று கருதுகிறேன்.

ஏற்போரே அதிகம்.

தீர்மானம் நிறைவேறியது.

அரசுக்கு கோரிய தொகை வழங்கப்பெறுகிறது.

(இ) கோரிக்கை எண் 44—காட்டுவளத்துறை

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் : மானியக் கோரிக்கை எண் 44 காட்டுவளத்துறை வெட்டுத் தீர்மானங்கள் வலியுறுத்தப்படுகின்றனவா என்று அறிய விரும்புகிறேன். திரு. சி. சுவாமிநாதன். உறுப்பினர் தம் இருக்கையில் இல்லை. வெட்டுத் தீர்மானம் திரும்பப்பெறப்பட்டதாகக் கருதப்படுகிறது.

“காட்டு வளத்துறை பற்றிய 44 ஆம் எண் மானியக் கோரிக்கையின் கீழ் ரூ. 45,08,97,000-க்கு மேற்படாத தொகை அரசுக்கு வழங்கப்பெறவேண்டும்” என்னும் மாண்புமிகு அமைச்சர் அவர்களின் தீர்மானம் பேரவையின் முடிவிற்கு விடப்பெறுகிறது.

ஏற்போர் ‘ஆம்’ என்க.

(ஆம்)

மறுப்போர் ‘இல்லை’ என்க.

(இல்லை)

ஏற்போரே அதிகம் என்று கருதுகிறேன்.

ஏற்போரே அதிகம்.

தீர்மானம் நிறைவேறியது.

அரசுக்கு கோரிய தொகை வழங்கப்பெறுகிறது.

1993 ஏப்ரல் 6]

(ஈ) கோரிக்கை எண் 57—சாலைப் போக்குவரத்துப்பணிகள்—
கப்பல் போக்குவரத்து குறித்த மூலதனச் செலவு.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் : மானியக் கோரிக்கை எண் 57 சாலைப் போக்குவரத்துப் பணிகள், கப்பல் போக்குவரத்து குறித்த மூலதனச் செலவு, வெட்டுத் தீர்மானங்கள் வலியுறுத்தப்படுகின்றனவா என்று அறிய விரும்புகிறேன். திரு. ஆர். சிங்காரம்.

திரு. ஆர். சிங்காரம் : மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, இல்லை.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் : வெட்டுத்தீர்மானம் பேரவையின் முன் அனுமதியுடன் திரும்பப் பெறப்படுகிறது. “சாலைப்போக்குவரத்துப் பணிகள், கப்பல் போக்குவரத்து குறித்த மூலதனச் செலவு பற்றிய 57 ஆம் மானியக்கோரிக்கையின்கீழ் ரூ. 1,47,57,000-க்கு மேற்படாத தொகை அரசுக்கு வழங்கப் பெறவேண்டும்” என்னும் மாண்புமிகு அமைச்சர் அவர்களின் தீர்மானம் பேரவையின் முடிவிற்கு விடப்பெறுகிறது.

ஏற்போர் ‘ஆம்’ என்க. (ஆம்)

மறுப்போர் ‘இல்லை’ என்க. (இல்லை)

ஏற்போரே அதிகம் என்று கருதுகிறேன்.

ஏற்போரே அதிகம்.

தீர்மானம் நிறைவேறியது.

அரசுக்குக் கோரிய தொகை வழங்கப்பெறுகிறது.

(உ) கோரிக்கை எண் 58—காட்டு வளம் குறித்த மூலதனச் செலவு.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் : மானியக் கோரிக்கை எண் 58 காட்டுவளம் குறித்த மூலதனச் செலவு. வெட்டுத் தீர்மானம் முன்மொழியப் பெறவில்லை.

“காட்டுவளம் குறித்த 58 ஆம் எண் மானியக் கோரிக்கையின் கீழ் ரூ. 36,55,29,000-க்கு மேற்படாத தொகை அரசுக்கு வழங்கப்பெறவேண்டும்” என்னும் மாண்புமிகு அமைச்சர் அவர்களின் தீர்மானம் பேரவையின் முடிவிற்கு விடப்பெறுகிறது.

[பேரவைத் தலைவர்] [1993 ஏப்ரல் 6]

ஏற்போர் 'ஆம்' என்க.

(ஆம்)

மறுப்போர் 'இல்லை' என்க.

(இல்லை)

ஏற்போரே அதிகம் என்று கருதுகிறேன்.

ஏற்போரே அதிகம்.

தீர்மானம் நிறைவேறியது.

அரசுக்குக் கோரிய தொகை வழங்கப்பெறுகிறது.

பேரவையின் இன்றைய நிகழ்ச்சிகள் இத்துடன் முடிவுற்றன. பேரவை மீண்டும் நாளை (7-4-1993) காலை 10-00 மணிக்குக் கூடும். வணக்கம்.

பின்னர் பேரவை பிற்பகல் 2-29 மணிக்கு ஒத்திவைக்கப் பெற்றது.

6. பேரவை முன் வைக்கப்பெற்ற ஏடுகள்.

அ. சட்டப்படிக்கான விதிகளும் அனைத்தும்.

145. 1989-90 ஆம் ஆண்டிற்கான தமிழ்நாடு தொழில் வளர்ச்சி நிறுவனத்தின் இருபத்தி ஐந்தாவது ஆண்டறிக்கை [1956 ஆம் ஆண்டு நிறுவனங்கள் சட்டத்தின் (மத்தியச் சட்டம் 1/1956) 619-ஏ பிரிவின் கீழ் பேரவைமுன் வைக்கப்பெற்றது]. (தமிழ், ஆங்கிலம்).

146. 1990-91 ஆம் ஆண்டிற்கான தமிழ்நாடு தொழில் வளர்ச்சி நிறுவனத்தின் இருபத்தி ஆறாவது ஆண்டறிக்கை [1956 ஆம் ஆண்டு நிறுவனங்கள் சட்டத்தின் (மத்தியச் சட்டம் 1/1956) 619-ஏ பிரிவின் கீழ் பேரவைமுன் வைக்கப்பெற்றது]. (தமிழ், ஆங்கிலம்).

147. 1991-92 ஆம் ஆண்டிற்கான பூம்புகார் கப்பல் போக்கு வரத்துக் கழகத்தின் பதினெட்டாவது ஆண்டறிக்கை [1956 ஆம் ஆண்டு நிறுவனங்கள் சட்டத்தின் (மத்தியச் சட்டம் 1/1956) 619-ஏ பிரிவின் கீழ் பேரவைமுன் வைக்கப்பெற்றது] (தமிழ், ஆங்கிலம்).